

دكتور جمال محمدان

فتاة السيوف نضن وعمر



38

د. جمال حمدان

قناة السويس نبض مصر

الناشر
عالم الكتب
٢٨ عبد القادر شروت، القاهرة

الإهداء

إلى :

أبطال العبور

الفهرس

مقدمة

القناة فى السياسة والاستراتيجية

٢١	خريطة الخطر
	القناة ومتغيرات الاستراتيجية العالمية
٢٨	ثورتا التحرير والبترول
٣٢	القناة والعصر النووى
٣٨	دور الخطر الإسرائيلى
٤٢	معنى الخطر الإسرائيلى
٤٩	عودة القناة

القناة بين الاقتصاد والتكنولوجيا

٦٤	حركة القناة
٦٧	متغيرات البترول
٧١	خطر الأنايب
٧٤	الناقلات العملاقة
٨١	القناة والناقلات
٨٦	سوميد
٨٨	قناة محددة
٩٢	صراع النقل البحرى
١٠٣	نمط جديد من التوازن
١٨	عود على بدء

مقدمة

ما كتب عن قناة السويس في الأدب العالمي لا يقل بلى مقياس
عن مكتبة كاملة . فالقناة ، كالبترول في العقود الأخيرة ، كالفريقيا
مؤخراً ، كالتنمية من بعدها ، بل وبما أكثر منها جديداً ، كانت
لأكثر من قرن موضوعاً أثيراً وجاذباً للكتاب والباحث من كل
فرع ولون . فكر فقط فيما كتب عنها في مجالات السياسة الدولية
والقانون الدولي مثلاً ، في الدوايات البحرية والهندسية والملاحة ،
في الاقتصاد والمواصلات والنقل واقتصادياته كذلك ، في التاريخ ،
في الجغرافيا ، في الجيولوجيا ، وأخيراً وليس آخراً بالتأكيد في
الاستراتيجية العالمية والإقليمية وفنون الحرب والعسكرية والصراعات
والمعارك المسلحة ... الخ . ذلك كله دون أن نذكر أيضاً الكتابات
الهامشية في الموضوع من رسائل « إخوانية » وخطابات شخصية أو
انطباعات أدبية أو ثقافة عامة ، فضلاً بالطبع عن الوثائق التاريخية
والملفات والتقارير والأبحاث السرية وغير السرية التي وضعتها دول
وحكومات أو هيئات وشركات أو أفراد وساسة ومخططون .. الخ .
موسوعة كاملة بلا شك ، ودائرة معارف متخصصة لا أقل .

ولأن القناة أداة علمية تؤثر في مصالح ومضامير العلم أجمع ،
فإن مكتبته مكتبة عالمية هي الأخرى بكل معنى الكلمة ، حيثما
بكل اللغات تقريباً ، وقل أن تجد لغة هامة لم يكتب بها شيء هام .

عن القناة. ولأن القناة كذلك هي إلى حد بعيد تاريخ مصر الحديثة ،
فإن مكتبها تتداخل بشدة ، إن لم ترادف ، مع مكتبة مصر برمتها .
ولو شاء باحث أو فريق من الباحثين أن يجمع فقط بينلوجرافيا
جامعة مانعة لأحب القناة ، فلربما أنفق حياة كاملة دون أن يكتمل له
هدفه . كذلك فلو أتيج لباحث منفرد أن يتخصص في فرع مضيق
أو نقطة محددة في الموضوع ليضع فيه أو فيها عمل حياة بأسره ،
فلعله واجد في نهاية المطاف أن سعيه ليس أقل عناء ولا أسعد حظاً .
أما أن تتمثل عملاً كلياً شاملاً أو قاموساً محيطاً يجمع في صعيد أو
مجلد واحد كل ما كتب عن القناة ويلم بكل جوانب الموضوع بشئ
فروعه وزواياه ، فأمر خارج كل تصور تماماً . هناك ، باختصار
يعنى ، مكتبة « قنالية » هائلة تخرج عن الحصر وتتحدى أى باحث .

في ضوء هذه الصعوبات ووعياً منا بفداحة المهمة وبعيداً تماماً
عن هذه الأهداف الأنسيكلويدية الشاهقة أو الشائكة ، يتبنى هذا
الكتاب الصغير لنفسه هدفاً محدوداً ، عملياً ، بالغ التحديد . فهو
لا يطمع على الإطلاق في مسح كلاسيكى عام أو شامل للموضوع ،
ولا يتطلع إلى دراسة منهجية أصولية رتيبة مصنفة هي الأخرى في
أبواب وفصول تقليدية مثلاً . وإنما هو يضرب مباشرة وبقوة
مكثفة في مصاحبة ضيقة بصراحة ولكنها تقع في عتيم بؤرة اهتمام
المصري للواتنى والمواطن العربى المثقف . ففى مناسبة كتابية إعادة

فتح القناة يصبح المستقبل أكثر أهمية من الحاضر ، والحاضر أشد إلحاحاً من الماضي ، مثلما يصبح التنبؤ أخطر من التحليل ، والتحليل أجل من الوصف . فالسؤال الذى يلح على الذهن العربى الآن إنما هو بالدقة والتحديد دور القناة الجديد المتوقع فى السياسة والاستراتيجية والاقتصاد : كيف نعوض ما فات ، وكيف نوؤمن غد القناة ، ما هو وضع الخطر الإسرائيلى الكامن ، وما هى التحديات التى تواجهها قناة مصر ومصر القناة ، ما موقع القناة الجديدة أو المحددة فى معادلة الاستراتيجية العالمية ومتغيرات السياسة الدولية ، وما موقف عالم « ما بعد السويس » منها ، ما حقيقة التخرصات والحملات والشكوك التى أثارها الأعداء حول القناة وعن مستقبلها ، أين موقع القناة من دورة البترول العربى والعالمى بعد أن بلغت هذه آفاقاً هائلة حجماً وحركة ودخولاً ؟ إلى آخره ، إلى آخره ... عشرات من الأسئلة الجادة والمثيرة تبحث ، أحياناً بمشقة ولا نقول بلا جدوى ، عن الإجابات الشافية والمقنعة .

على هذا الأساس ، تؤلف الدراسة الحالية بحثاً واحداً متكاملًا مترابطاً أشد الترابط ، ولكنه مع ذلك قابل للقسمة على اثنين أو قل تصنيفاً إلى مبحثين . فهى تبدأ أولاً بدراسة فى السياسة والاستراتيجية تعالج قيمة القناة الاستراتيجية وموقعها فى الأمن المصرى وعلاقتها الدفاعية بسيئات والوادي من اليمن وشمال . ثم

تقدم إلى تحديد موقعها من الاستراتيجية العالمية ومدى الأخطار التي تتعرض لها فيها والتي تتعرض مصر لها بالتالي ، ثم مدى التداخل العميق بين تاريخ القناة وتاريخ مصر السياسي الحديث . وبعد أن تناقش الدراسة وتعمد كثيراً من النظريات الخاطئة والمفاهيم الشائعة في هذا المجال ، تمضي إلى متغيرات الاستراتيجية الكوكبية وامكاناتها على القناة إما سلباً أو إيجاباً ، فتحلل مكان القناة ومكانتها في العصر النووي وعالم ما بعد الذرة ثم دورها في صراع الاستراتيجيات البحرية المعاصرة ومستقبلها المتوقع في ضوء هذا كله .

ومن السياسة والاستراتيجية ينتقل البحث الثاني بنا انتقالاتاً منطقياً إلى الاقتصاد والتكنولوجيا . فبعد أن يستعرض لنا دور القناة في دورة التجارة الدولية حول الكرة الأرضية ، ثم في ضخ البترول العربي ويترول الشرق الأوسط بخاصة حول العالم ، نتوقف وقفة فاحصة أمام توقف الملاحة في القناة بفعل العدو الإسرائيلي . ما هنا تعمق مغزى الخطر الإسرائيلي الجاثم والكامن على القناة ، ما كان منه وما يمكن أن يكون ، ثم تستطرد منه تلقائياً إلى خطر الناقلات العملاقة وطريق الرأس في محاولة جادة لتحديد الحجم الحقيقي لهذا الخطر وفلكه ، بعيداً تماماً عن تهويل الأعداء أو تهوين البسطاء . والمعضلة الخطيرة التي يلج عليها البحث هنا هي العلاقة العضوية الحميمة ، بل الحمومة ، بين فينك الخطرين المترقبين الحلقين

والمتحالفين : إسرائيل على ضلوع القارة في أقصى الشمال ، وجنوب إفريقيا في ذيل القارة في أقصى الجنوب . ومن التحليل الموضوعي الثاقب والحسابات العلمية الدقيقة نخرج أخيراً بصورة المستقبل الواثق الواعد المشرق ، صورة القناة التي لا بديل لها جغرافياً ، وقلب العالم الطبيعي الذي يلفظ أي قلب صناعي دخيل . كذلك وفي نهاية المطاف نصل إلى مؤشرات تخطيطية نحو استثمار للقناة أكثف أبعد تطوراً وأكثر ترشيداً .

بهذه الدائرة المغلقة الضيقة للقطر إذن ، والتي تعوض مع ذلك عن التوسع الأفقي بالتوسع الرأسى إن صح التعبير ، يتحدد محور الدراسة . فهي أساساً بحث في السياسة والاستراتيجية من ناحية ، ثم في التجارة والنقل من الناحية الأخرى . أو بصيغة أكثر إيجازاً وأكاديمية ، هي دراسة في الجيوبوليتيك والجيوستراتيجية بمعناها الدقيق أو الموسع . وهذا أيضاً ما يحدد منهجها وأسلوبها . فلن يطالع القارئ هنا تاريخاً أو ثباتاً أو كتالوجاً سردياً ممطوطاً أو مطولاً للقناة في عالم السياسة والحرب أو الاقتصاد ، لا ولن نقوده إلى تيه من التفاصيل والجزيئات ودقائق الدقائق عن الأحداث والحوادث التي دارت حول القناة أو على ضفتها . وإنما الصيغة الأساسية في هذا المنهج هي المعادلة العلمية المكثفة التي تختزل العديد من التفاصيل المجهرية في نواة مضغوطة أو بللورة مركزة ، ثرية في محتواها ولكنها

خفيفة في حملها ، خية متوتبة فوارة في الذهن دون أن تكون آملة
ممضة للنفس أو مرهقة للذاكرة . وبعبارة أخرى ، النظرة السائدة
في هذه الدراسة هي النظرة التلسكوبية أكثر مما هي النظرة
الميكروسكوبية .

وهناك ، كما يميزون في الغرب أحياناً ، منظوران يمكن
الاقتراب خلالهما من الحقيقة عموماً : إما وجهة نظر الطائر
bird's eye-view ، وإما — كما يضعونها بالمقابلة — وجهة
نظر الدودة worm's eye-view . الأولى تحلق وتعمم
وتلتقط الخطوط العريضة الأساسية براءة وشمولية وانسيابية دون
أن تفقد نفسها في خضم التفاصيل وتفاصيل التفاصيل . والثانية ،
على العكس ، تركز على الأخيرة أساساً ، تحديق أكثر ، وتغوص
في الدقائق وما دونها غوصاً . ولئن كان الخطر الذي يهدد النظرة
الأولى أحياناً أنها ، على شفافيتها ، قد تتخلخل إلى روح هائمة
بلا جسم تستقر فيه ومادة صلبة تتجسد بها ، فإن الثانية يعيبها أنها
غالباً ما تتدهور إلى مجرد كتلة صفيقة وجسم غليظ من المادة العلمية
الراكدة التي ينقصها الكثير من الروح النابضة والحيوية المتألقة المشعة .
ونحن هنا نأمل فقط أن يكون منهج الدراسة الحالية ، إن لم يكن
قد وفق في إحراز محاسن المنظورين معاً ، قد نجح على الأقل في
أن يبتعد عن مساوئهما كليهما بقدر الإمكان .

القناة
في السياسة والاستراتيجية

لمصر دائماً — لا يهم الآن لماذا — أعداء طبيعيون ، تقليديون
وتاريخيون ، لواقعها ووقعها ، لتاريخها وأمجادها ، لآمالها وتطلعاتها
وإمكاناتها ، لحجمها ووزنها في القوة السياسية ، لدورها بين
العرب ، ولكل ما تمثل في العالم الثالث بأسره من قيم وقيادة وتحديات
وأصالة حضارية ، وأخيراً وليس آخراً لموقعها الاستراتيجي الحاكم ،
ذلك الذي يستقطب أكثر ما يستقطب في قناتها ، التي تكاد بدورها
تحتزله وتكثفه في « أنبوب » مائي صقيل ورهيف أو قل في خندق
شرياني حساس كبا هو حاسم .

وقد لا نبالغ كثيراً إذا قلنا إن تاريخ مصر الحديث المفعم
والمتضاغط إنما هو في التحليل الأخير تاريخ القناة ، أو هو على
الأقل يتمحور حولها ولا ينفصل البتة عنها . كل من حاول ، مثلاً ،
أن يضرب مصر الأم إنما حاول أن يخنقها من قناتها العنق . يصدق
ذلك ابتداء من التل الكبير إلى العلمين ، ومن الحرب العالمية الأولى
(الحملة التركية) إلى الثانية (غارات المحور الجوية) ، ومن العدوان
الثلاثي حتى إغارات الغزوة الصهيونية الحقود . نعم ، القناة هي
رقبة مصر الجغرافية ، وعنق الزجاجاة في استراتيجيتها ، كما هي
شريان للتاريخ فيها . ولم يكن ريتان يرجم بالغيب تماماً حين خاطب
دى لسبس أيام شق القناة قائلاً — وإن كان ذلك هو الاستعمار
يخاطب الاستعمار — « إنك قد حددت معركة كبرى للمستقبل » .

لقد تحول الموقع إلى موقعة ...

ومنذ أغلقها العلوان الإسرائيلي القادر في يونيو ، تعرضت القناة لحملات وهجمات ضارية وضيقة ، بالقفل وبالقول وبالصمت خططت ، تستهدف النيل منها والتقليل من قيمتها وتحويل شرايين الحياة عنها بل وإهالة تراب النسيان (والصحرَاء إن أمكن !) عليها إلى الأبد . نعم ، وأد القناة حتى الردم ، ذلك هو حلم المني عند أعداء مصر . (أليس ذلك - جزئياً - معنى ما فعله العدو الإسرائيلي حين رمى يسده الحجري المسلح عبر القناة عند الدفرسوار ؟)

ومنذ بعض الوقت ، ~~لحين~~ تعرض السد العالي في مصر لتلك الهجمة المفاجئة والجهول من حملات التشكيك والتشهير حتى وضلت فعلا إلى حد هذه الصيحة الوندالية النكراء « اهدنوا السد ! » ، بدا وشيكاً أن أحدهم لا شك مطالب غداً برقبة القناة ! وبالقفل ، فلقد تصاعدت وانتشرت في السنوات الأخيرة حملات الأعداء على قناتنا في الخارج ، وانهاكت النبوءات السوداء عليها وعلى مستقبلها ، حتى ليوشك من يطالع أو يتابع ما يكتب عنها أن يظن أنها قد تحولت إلى حفائر أو حفريات أو إلى نوع ما جديد من الآثار البحرية ...

* وهكذا : هدم السد هنا ، وردم القناة هناك ، ذلك هو القاسم المشترك بين أعداء مصر واللحن الدال (اللايموتيف) عليهم في (م ٢ - قناة السويس)

الداخل والخارج ، في السياسة والاقتصاد ، في السر والعلن ، وفي
النور والظلام .. الخ . ولعلها أكثر من مصادفة أن ترتبط القناة
والسيد في ضمير الأعداء الأسود مثلما ترابطا من قبل في ضمير أمتنا
الصاعدة في مرحلة النضال والصراع السياسي .

وللحقيقة والتاريخ ، فليس جديداً أن تتعرض القناة لحملات
التشكيك والتشويه . غير أن هذه التهمة لم تبدأ إلا فجأة منذ التأميم
وبعد أن « ضاعت » على الاستعمار وانتقلت إلى ملكية الوطن الأب .
فما أكثر ما كتب فيما بين حربي ١٩٥٦ ، ١٩٦٧ عن
الأخطار العديدة التي تهدد مستقبل القناة ، والتي كذبتها التجربة
الواقعية بعد ذلك بصورة سافرة وساخرة . وبعد أن كان الاستعمار
على استعداد لأن يفعل أي شيء ، بما في ذلك حتى الذهاب إلى
الحرب ، لكي يدافع عن القناة المغتصبة ويدعم موقفها وقبضته عليها
ويؤكد حيويتها الفائقة لمصالح الغرب و « العالم الحر » المزعوم ،
أصبح لا يكاد يبالي بها بل ويحاربها خفية وعلناً ويتمنى لها سوء
المصير .

على أن حملة الكراهية على القناة هذه اتخذت أبعاداً مختلفة
تماماً وخطيرة جداً منذ عدوان يونيو الذي شلها لثاني مرة خلال
عقد واحد تقريباً ولنحو ثمانى سنوات متصلة لأول مرة في تاريخ
القناة حتى أصبحت بالفعل مجرد ترعة آسنة راكدة ولا نقول قطعة

من «الطبيعة الميتة» . ولسنا بحاجة إلى أن نقول إن الصهيونية العالمية وإسرائيل ، بجانب الإمبريالية العالمية ولكن أكثر منها ، هي التي تقف خلف هذه الحملة المسعورة وهي التي تقودها وتغذيها .

ومن الناحية الأخرى فإن هناك من المحايدين أو حتى الأصدقاء من يتخوفون على مستقبل القناة ، ويشفقون ألا تعود إلى سابق مكانتها بعد إعادة فتحها ، أو على الأقل قائمتها في رأيهم لن تستعيدوها بسهولة ودون معركة قاسية ومريرة .

وآخرون، من أصحاب السفن خاصة ، يعتقدون أو يروجون أنهم لن تعود إلى حجمها السابق في التجارة الدولية أو تتجح التجاح الكبير الذي تريده مصر . فعلى سبيل المثال ، كتب مايكل بيلر في التايمز في بداية العام الحالي ١٩٧٥ مقالا بعنوان «مستقبل قناة السويس» افتتحه بتساؤله «هل حقاً سيتم فتح قناة السويس أمام الملاحة في العام الحالي ؟ وإذا فتحت ، فما هو حجم العمل الذي ستقوم به ؟ » ثم أجاب على نفسه قائلاً «إن أصحاب السفن يشعرون بالشك إزاء هاتين المسألتين ، بل إن بعضهم يعتقدون أنها سوف تفشل تجارياً ، ولن تصبح منجماً للذهب كما تأمل مصر» . ولسنا بحاجة بالطبع إلى أن نرد على هذه الغمزات المغرضة ، فلقد تولى

الواقع الإيجابية : القناة فتحت ، والحركة تتدفق تباعاً بصورة تكذب
نبوءة أولئك العرافين الأدعياء .

ومع ذلك ، ونحن بعد أن أعيد افتتاح القناة بنجاح ، فلا زال
هناك من يشكك أو يتحفظ . فمثلاً ، يلزم معظم المراقبين في
الولايات المتحدة الحظر والتخفظ في التنبؤ بمدى آثار إعادة فتح
القناة على التجارة الدولية ، ويرون أن بترول الخليج بالذات المتجه
غرباً سيستمر في التحرك عن طريق رأس الرجاء الصالح .

فهل صحيح ذلك كله أو بعضه ؟ هل القناة حقاً في خطر أى
خطر ، أو فقدت إلى أى أمد أى قدر من دورها كما يرجف
الأعداء ؟ أمجاوزتها المتغيرات الدولية في الجيومستراتيجية العالمية بعد
أن كانت واسطة العقد بل قطب الجاذبية فيها وضابط إيقاعها
الحاكم والمتحكم ؟ والبترول ، توأم القناة وعميلها الأساسي الذي
نشأ وشب ونما تحت وصايتها وفي رعايتها ، هل قد خرج في النهاية
على طاعتها وتجاوزها ليفرض عليها وصايته هو ؟ إن العلاقة بين
البترول والقناة هي اقتصادياً وتجارياً علاقة عضوية ختمية كذلك
التي كانت بين القناة والسد نضالياً وسياسياً ، فهل تعود كما كانت ؟
والآن وقد عادت القناة بعد افتتاحها من جديد للملاحة تحتل صدر
الطريق العالمية ، فهل تعود لتحتل مكان الصدارة في الملاحة العالمية
والتجارة البحرية الدولية مثلما فعلت باستمرار ؟ وبعيداً عن طمأنينة

الجهل أو التجاهل وعن خداع النفس يداعي الوطنية أو التحرج من مواجهة الحقائق القاسية في عينا ، وبعيداً كذلك عن خداع الغير وابتلاع طعم الأعداء ، أين وجه الحق والحقيقة في مستقبل القناة ؟ بالضبط والدقة وبكل الموضوعية والتجرد ، ما هي التحديات الحقيقية التي تواجه قناة مصر ومصر القناة ، وما هي احتمالات المستقبل وآفاقه ؟

إذا كان لنا أن نستبق النتائج ، فإن لنا أن نطمئن ، رغم كل التحديات والعقبات ، أن مستقبل القناة وثيق كما هو مضمون بل ومشرق أكثر مما كان في أي وقت مضى ، فقط بشرط أن نقبل بالتحدي وأن نتصدي للخطر ، باليقظة ، بالإصرار ، بالتخطيط الدؤوب ، ثم بالعمل الحازم الحاسم . المهم في رؤيتنا أن نتجاشي مزالق كل من التهور والتهوريل ، وألا نتورط في أي من نقبضي القلق المذيعور أو مخدر الهلانة الزائفة ، بحيث نميز بوضوح العلم وموضوعيته بين الحجم الطبيعي للخطر الحقيقي وبين مبالغات الأعداء التي تضاعفه بالكذب والتضليل أضعافاً . ومن هنا نبدأ ...

خريطة الخطر

والأخطار التي تتعرض لها القناة - وأخطار لا شك هناك ، وأخطار حقيقية هي بالتأكيد - تنقسم أساساً إلى نوعين : أخطار سياسية - استراتيجية ، وأخرى اقتصادية - تكنولوجية . فالقناة

ليست مجرد ممر ملاحى فقط ، ليست عملية نقل وتجارة واقتصاد
فحسب ، أى استراتيجية سلم وكفى ، وإنما هى أيضاً وبالدرجة
الأولى سلاح سياسى واستراتيجية حرب تصل انعكاساتها وإشعاعاتها
إلى كل المحيطات والبحار السبعة وتمثل موقعاً حاكماً فى استراتيجية
الصراع البحرى العالمى مثلما تشكل عقدة نووية فى الملاحة والتجارة
الدولية .

فأما الأخطار الأولى فتتمثل فى المحل الأول فى الوجود الإسرائيلى
وعدواناته المتكررة القائمة أو الكامنة والمسلطة أبداً ، ثم كل ما
يتصل بالصراع العربى - الاسرائيلى عموماً من ضوابط وتداخلات
معقدة وانعكاسات وظلال مستمدة من لعبة للسياسة الدولية
واستراتيجية القوة العالمية . أما الثانية فنقصد بها صراع النقل البحرى
عموماً كما يتمثل فى منافسة للطرق البديلة ، برية كانت أو بحرية ،
أنابيب أو ناقلات - فى هذه الحالة أنابيب المشرق وناقلات الغرب ،
ولكن بالأخص والتحديد الناقلات العملاقة وطريق الرأس .

ومن البداية يجب أن ندرك تماماً أن هاتين المجموعتين من
الأخطار ليستا منفصلتين عن بعضهما البعض ولا اجتماعتا صدفة
واتفاقاً ، بل هما مترابطتان إلى أقصى حد ارتباط النتيجة بالسبب
والفرع بالأصل ، حتى يمكن أن نعتبرهما وحدة عضوية واحدة
أو وجهين لعملة واحدة : فالعدوان الاسرائيلى الذى عطل القناة

هو أولاً وأخيراً الذي دفع إلى البحث عن طرق وطرائق بديلة هم خلق بين الإثنتين ، الطرق والطرائق ، مصلحة مشتركة مؤكدة في خنق القناة وإبقائها « في النفثالين » إلى أقصى أمد ممكن .

ولا بد كذلك أن نعى جيداً أن هذه الطرق والطرائق قد أصبحت اليوم حقائق واقعة وقائمة لها قوة الاندفاع وثقل القصور الذاتي ، وأنها تقاتل لتبقى إلى الأبد على وجودها ومواقعها الجديدة المكتسبة . بمعنى آخر ، ينبغي أن ندرك بلا أوهام أن هناك الآن في العالم من قد أصبحت لهم مصلحة مكتسبة ، إن لم نقل موروثه ، في تجميد بل ووأد قناة السويس إن أمكن . أى أنهم أعداء طبيعيون ، وافدون أو تقليديون ، للقناة .

وهذه الأطراف عديد لونها ، شتيت موقعها ، تتراوح ما بين دول معادية وقوى سياسية وسياسات استراتيجية ومصالح تجارية ، وتنتشر على مدى شبكة مترامية تكاد تغطي معظم أركان الكرة الأرضية بنصفها الشرقي والغربي وقاراتها الشمالية والجنوبية ، ولكنها جميعاً تجتمع في حلف غير مقدس ضد القناة وصاحبها مصر . غير أنه في عين القلب والصميم من هذا الحلف يمكن دائماً بل مسبقاً أن نرى يد العدو الإسرائيلي القاتلة ووجه الصهيونية العالمية القبيح .

إسرائيل ، سنرى حالا ، ليست فقط العدو الأول والأساسي لمصر ، ولا كذلك للعرب وبتروهم ، ولكنها أيضاً العدو الأول

والأخطر للقناة : هي المحرك الأول والفاعل الأصلي وراء كل الأخطار التي تهددها ، هي التي تسببت في تداعى كل سلسلة الانقلابات والمتغيرات التي خلقت هذه الأخطار ، وهي المستفيد الأول من كل ضرر أصابها أو يصيبها ، وهي أخيراً وفي التحليل النهائي عنصر الاضطراب والقلق الأسى ليس فقط في سلام وأمن المنطقة ولكن أيضاً في استقرار واقتصادية كل شبكة النقل العالمى المرتكزة على القناة وجوها .

وإذا كانت فلسطين من بين العرب هي كبرى ضحايا إسرائيل يداً ، فإن مصر بعدها هي أكبر من عانى من وجودها ، ليس فقط بما بذلت من دم ومال ولكن أيضاً بما تتعرض له من أزمات ومشاكل في الداخل والخارج . وليس هناك أدنى شك أن إسرائيل هي أكبر عامل منفرد في تأزيم ، ولا نقول « سرطنة » ، لاقتصادها وتعثر تخطيطها وخلخلة واضطراب تنميتها . إنها باختصار النواة الدفينة الكامنة والبؤرة « الصديدية » المزمنة خلف كل المتاعب والأخطار السياسية — الاستراتيجية وكذلك الاقتصادية والمادية التي تحدد بقناة مصر ومصر القناة .

القناة ومتغيرات الاستراتيجية العالمية

وحتى نبين القصة من البداية ، يحسن أن نميز بين مرحلتين أساسيتين من تطور الاستراتيجية العالمية والإقليمية انعكستا مباشرة

على القناة ، فتطورت معها وظيفتها ودورها ، وبالتالي الأخطار الخارجية التي يمكن أن تحدث بها . وهاتان هما المرحلة الاستعمارية ومرحلة التحرير .

ففي العصر الاستعماري ، الذي استمر طويلاً حتى الحرب الثانية ومنتصف القرن تقريباً ، كانت الصورة العامة بسيطة وواضحة استراتيجياً بقدر ما كانت مؤسفة وطنياً وقومياً . فلقد كانت القناة أساساً حلقة الوصل بين الشرق والغرب ، وبخاصة بين آسيا وأوروبا ، وبالأخص بين الشرق الأقصى وغرب أوروبا ، ولكن بالأخص جداً بين الهند وبريطانيا . وفي هذا الإطار الأخير كان دور القناة التقليدي هو « خط حياة الإمبراطورية » و « شريان الهند » و « عنق بريطانيا » . ومن هنا بالذات كانت بدايات الاحتلال البريطاني لمصر أولاً ، ثم استماتته بعد ذلك في البقاء في الوادي في وجه المقاومة الوطنية الباسلة ، ثم كان أخيراً انخساره تحت ضغط هذه المقاومة إلى منطقة القناة وجدها حيث ظل يحتفظ لنفسه بأكبر قاعدة عسكرية عبر البحار في العالم :

ومن هنا أيضاً ، وليس من هناك ، نفهم لماذا قيل إن مصر كانت تابعة للقناة ، بل أن تكون القناة تابعة لمصر ، فيها وليست منها ، أو على الأقل منها وليست لها . لقد جلدت القناة بلا شك شباب موقع مصر الجغرافي ، ولكنها جعلت منها يواية دموية من

الناحية الاستراتيجية . وإذا كان من الخطأ والخلط أن نقول كما يقال أحياناً إن القناة بذلك قد جنت على مصر أو إن موقعنا قد جنى على استقلالنا ، فيبقى صحيحاً مع ذلك أن القناة باتت من أسف ممراً للاستعمار ومقراً ، سبياً ونتيجة . وعلى سبيل المثال ، فما أكثر ما تردد في الأدب الاستعماري ذلك الزعم السقيم من أن بلداً بموقع مصر لا يمكن أن يكون ملكاً خالصاً لنفسه ، وأنه منذ شقت قنواته لا يمكن إلا أن ينتمى إلى « العالم المتحضر » على العموم والشيوع

وكما اتخذت القناة مبرراً وذريعة لاحتلال مصر والبقاء فيها طويلاً كالمرض المتوطن ، كانت أيضاً أدواته في قهر المستعمرات عبر البحار « وشرق السويس » والاستشراء فيها كالوباء المنتشر . وهنا أيضاً ، من المغالطة أو السذاجة أن تتساءل : من جنى على من : القناة على الشرق أم الشرق على مصر ، فانما الاثنان ضحية مشتركة لفاعل واحد هو الاستعمار .

وعلى أية حال ، ومهما يكن من أمر ، فإذا كانت القناة رغم إرادتها قد سهلت للاستعمار القديم مهمته في الشرق ، فانها هي بالذات والتحديد التي ردت إليه خزيته واعتباره فيما بعد ، فعلى ضفاف القناة ومن أجل استردادها دارت معركة السويس المجيدة ١٩٥٦ ، تلك التي دفنت الاستعمار وعصر الاستعمار

والامبراطورية إلى الأبد ودشنت بلا جدال عصر التحرير في العالم وافتتحت موجة الاستقلال في العالم الثالث بأسره . وبذلك جاءت القناة آخر وأخطر نهايات الاستعمار القديم مثلما كانت من أبرز بداياته ؛ بدأت بوابة للاستعمار ومدخلا ، فصارت مقبرته وجبانتة . لقد انتقمت القناة لنفسها ولضحاياها ، ردت الدين واستردت الرهينة ...

ومن هنا وهناك جميعاً نفهم أخيراً لماذا كانت قناة مصر ، في عصر ديبلوماسية البوارج المسلحة ذاك ، أهم عنصر منفرد على الإطلاق في الجغرافيا السياسية لا لمصر وحدها ولكن للعالم العربي والشرق الأوسط بأسره . وعلى سبيل المثال ، فطوال العصر الاستعماري هذا كان الخليج العربي استراتيجياً وجيوبوليتيكياً مجرد تابع أو ملحق أو قاعدة خلفية لقناة السويس ، التي لم تكن بدورها مجرد بوابة أو قاعدة أمامية متقدمة وإنما بحق عاصمة المنطقة برمتها استراتيجياً وقطب الرحي في هيكلها الجيوبوليتيكي جميعاً . ولم يكن ذلك كله إلا مصداقاً لقولة نابليون التنبؤية « قل لي من يسيطر على مصر ، أقل لك من يسيطر على العالم » . بل لقد عد موقع مصر الجغرافي أهم موقع على خريطة العالم السياسية ، كما وصفت مصر مراراً بأنها « أهم بلد في العالم » ...

ثورتا التحرير والبتزول

منذ حوالي منتصف القرن تبدأ مرحلة جديدة ، ثورية حتى الانخاع ، إذ اجتمعت فيها كأنما على ميعاد أربعة متغيرات جندرية ولكنها متعارضة ومتضاربة في آثارها . ولهذا تبدو الصورة الجديدة مركبة بالغة التعقيد . تلك العوامل هي ثورة التحرير الوطني وتصفية الاستعمار القديم ، وثورة البترول العربي ، بداية العصر النووي ، ثم قيام إسرائيل على ضلوع القناة . هنا ، مع طرد الاستعمار من مصر والعالم العربي كما من العالم الثالث والمباريات ، أصبحت القناة حلقة الوصل بين أوروبا الغربية بعامة وبين الشرق الأوسط بخاصة ، أكثر منها بين بريطانيا بخاصة وبين الشرق الأقصى بعامة .

ثم مع تفجر البترول في الشرق العربي خاصة والشرق الأوسط عامة ، تحولت القناة من « شريان الامبراطورية » كما كانت إلى « شريان الزيت » . فكما أصبح الخليج العربي « خليج النفط » بامتياز ، أصبحت قناة السويس هي « قناة البترول » بالضرورة . وبالتالي أصبحت القناة بحق عتق أوروبا الغربية التي تعيش على البترول ، وتعيش في البترول على الشرق الأوسط . ذلك أن حركة البترول في القناة كانت تمثل في المتوسط أكثر من ٧٠ في المائة من مجموع الحمولة العابرة ، بينما كانت هي بدورها تحتكر نقل ٧٠ في المائة على الأقل من بترول الشرق الأوسط المتحرك غرباً .

وهكذا أيضاً نشأ « زواج اقتصادي » وثيق بين بترول العرب وقناة العرب ، وكانت القناة بلا جدال أهم ممر عالمي استراتيجي لأهم سلعة استراتيجية في العالم . وفي ظل هذه العلاقة العضوية الحاسمة والحتمية والمحضبة باتت القناة تنمو مع البترول ضعتدا في علاقة طردية موجبة ، حركة ودخلا ، عمقا واتساعا ، لا سيما بعد معركة التأميم المظفرة التي قلبت القناة إلى السيادة والملكية المصرية المطلقة فبدأت معها مشروعات للتوسيع الطموح التي استهدفت مضاعفة طاقة القناة إلى أقصى حد ممكن .

ولقد جاءت حركة البترول المتسارعة لتعطي القناة بطبيعة الحال دفعة عظمى جديدة ، جددت شبابها مرة أخرى ، وجعلت منها لأول مرة مصدراً هاماً من « مصادر الدخل القومي » بحيث يمكن القول إنها أصبحت بمثابة واد آخر مصغراً ضيف إلى الوادي الأخضر إن يكن النيل ، بعبارة أخرى ، شريان مصر ، فقد أصبحت القناة وريدها . وبالتالي ، نحن نخلطل ، فإن القناة إن تكن عتق مطر استراتيجياً ، فقد أصبحت أيضاً حبل الوريد اقتصادياً . وتلك في مجملها بلا زيادة ولا نقصان هي مكانة القناة ومكانها في كيان مصر في السلم وفي الحرب .

غير أنه لن نخفي في هذا ، من الناحية الأخرى ، أن اعتماد

دور القناة على نشاط الخليج العربي ، وبالتالي تبعيته له ، قد أخذ يزهد أكثر وأكثر . وبعد أن كان الخليج تابعاً للقناة في أكثر من معنى ، أصبح العكس هو الصحيح إلى حد أو آخر . ورغم تعاضد دور القناة ودخلها المطرد ، إلا أنه أيضاً أخذ يتضاءل نسبياً إذا ما قورن بمجمل تدفق عائدات وأرباح بترول الخليج . وقد تزايد هذا الاتجاه مع الطفرة الهائلة ثم المذهلة في تدفق بترول الخليج ، ثم أكثر من ذلك في تدفق عائداته ودخوله . وقد وصل هذا الوضع إلى أقصاه بعد حرب أكتوبر التي دفعت بأسعار البترول إلى آفاق لم تكن متصورة قط من قبل . ولم يعد هناك تناسب أو مجال للمقارنة بين دخل القناة المحدود ، الذي لم يتعد مئقة مليون جنيه إلا بالكاد ، وبين دخل بترول الخليج بأرقامه الفلكية التي تدور الآن حول مئات البلايين من الدولارات .

والواقع أن هذا يعكس إلى حد معين الانقلابات الاستراتيجية الخطيرة التي أحدثها البترول داخل العالم العربي . فرغم كل القيمة الاستراتيجية للقناة ، فإن البترول كسلعة استراتيجية حيوية في ذاتها قد جاء ليعطي قيمة استراتيجية بلا حدود للخليج . وكان معنى هذا أن القيمة الاستراتيجية لثروة الموضع وموارده قد تفوقت كثيراً على القيمة التقليدية للموقع ومكاسبه . وفي النتيجة ، نخشى أن مركز الثقل الاستراتيجي في المنطقة أخذ يزحف ويتحرك وئيداً ولكن

أكيداً من القناة إلى الخليج . ولعل انتقال بؤرة الصراع العالمي وأطماع القوى العظمى حالياً إلى الخليج أبسط وأوضح مؤشر إلى هذه الهجرة .

ويعبر البعض عن هذه التحولات الجيوستراتيجية البارزة أو البارزة بطريقة أخرى قائلين إن الخليج العربي قد أصبح الآن مركز الصراع العالمي في المنطقة (التكالب على البترول) بينما أصبحت القناة ومصر مركز الصراع المحلي فيها (الصراع العربي - الإسرائيلي) ، وذلك بعد أن كان العكس هو الصحيح : القناة بؤرة الصراع العالمي في المنطقة ، والخليج موضع مجرد صراع محلي جانبي على الهامش . ومعنى هذا التشخيص إن صح أن القلب والأطراف الجغرافية من المنطقة قد تبادلت الأدوار الاستراتيجية فيما بينها ، بحيث انقلب النمط ظهراً لبطن أو بطناً لظهر ، فأصبح القلب الجغرافي هامشياً والأطراف الجغرافية مركزية . وأياً كان مدى الصحة أو غير ذلك في هذا التصور ، فلا مجال للشك في أن البترول قد أثر على توزيع وتركيب القيم والأوزان والأدوار الاستراتيجية والسياسية في المنطقة بشكل لا يمكن تجاهله .

القناة والعصر النووي

وإذا كانت تلك هي أبرز نتائج وآثار عاملي ثورة التحرير الوطني وثورة البترول العربي على القناة ، فقد جاءت الآثار العكسية للعاملين الآخرين المعاصرين ، العصر النووي وزرع إسرائيل ، في الاتجاه نفسه تقريباً . فمن الأولى ، من المحقق أن الاستراتيجية النووية ، بما اختزلت من عنصر المسافة وألغت من أبغاد المكان ، وبالتالي بما انتقصت كثيراً من عامل الموقع الجغرافي بالمعنى الكلاسيكي القديم ، قد قللت إلى حد أو آخر من قيمة القناة في الاستراتيجية العالمية ، وخاصة في استراتيجية البحرية العسكرية (وإن ظلت قيمتها الاقتصادية والتجارية ثابتة كما هي تماماً وغير منقوصة على الإطلاق) . أو كما قيل ، البوارج الحربية ، ابنة منتصف القرن ١٩ وسيدة البحار فيه ، ضاعفت القيمة الاستراتيجية للقناة ، والضواريح النووية ، ابنة منتصف القرن ٢٠ وسيدة الفضاء فيه ، أضعفتها ... والمقول أن هذا ، إلى جانب الكفاح الوطني الملهب والضغوط ، كان أحد الأسباب التكميلية التي دفعت الاستعمار البريطاني في النهاية أن « يضع عصاه على كتفه ويرحل » . فضلاً عن أن قاعدة

عسكرية « دفاعية » ، بالغة ما بلغت من الضخامة والقوة ، تفقد معظم قيمتها وفعاليتها حين تصبح وظيفتها مجرد أن تدافع عن نفسها وسط أرض معادية ، فانها كذلك تفقد ما تبقى لها من معنى ومبرر حين تصبح هدفاً مباشراً للصواريخ عابرة القارات . وأيا ما كان ، وفي التحليل الأخير ، فأغلب الظن أن القناة قد فقدت في العصر النووي قدراً ما من قيمتها الاستراتيجية التقليدية القديمة . وليس هذا شراً مطلقاً أو شيئاً سيئاً بالضرورة من وجهة النظر الوطنية ، لأنه على الأقل يحد من الأخطار الخارجية والأطماع الاستعمارية .

ومع ذلك ، بل ولذلك السبب بعينه ، وإنما بطريقة متناقضة ولكنها مفهومة ، لم تلبث القناة أن استعادت معظم قيمتها الاستراتيجية حتى عادت اليوم بوثة لكل الحسابات ، ولا نقول التطامعات ، الجديدة في الاستراتيجيات البحرية العالمية المعاصرة ، ولا سيما عند القوتين الأعظم . لقد استعادت « بالفعل » ما فقدت « بالقوة » . ذلك أن العصر النووي حمل معه جرثومة شلله ، فلقد حيد ميزان الرعب النووي بطريقة دياكتيكية ولكنها منطقية جداً كل فاعليته ووضع الرسالة النووية العالمية برمتها في « الفتالين » حتى تحولت إلى مجرد « بركان خامد » كما قيل . من ثم عادت الاستراتيجية الكلاسيكية ، بعناصرها التقليدية القديمة من مواقع جغرافية وقواعده (٣٢ — قناة السويس)

عسكرية وممرات مائية ... الخ ، عادت تحتل الصدارة الفعلية من جديد وكأمر واقع .

هنا عادت القناة لتصبح مرة أخرى مركز ثقل الاستراتيجية ، الاستراتيجية البحرية على أية حال ، في العالم القديم على الأقل . وليس أدل على هذا من بروز القيمة الاستراتيجية القصوى والخرجة من جديد للبحر المتوسط وكذلك المحيط الهندي ، وبالتالي للبحر الأحمر بينهما ، في صراع العملاقين من أجل السيادة البحرية . كذلك لا يشهد به كما تشهد مرحلة الستينات والسبعينات التي رأت لأول مرة خروج الاتحاد السوفيتي إلى المحيطات العالمية على نطاق ضخم ، وازدواج الأسطول السادس الأمريكي في البحر المتوسط بأسطول سوفيتي مكافئ ومنافس ، لا سيما منذ حرب ١٩٦٧ .

وفي هذا السياق الاستراتيجي الحاسم يمكننا أن نفهم تلك الأهمية الفائقة الكامنة لقناة السويس المغلقة ، وأكثر منها تلك الخطورة البالغة التي كان يعلقها الجميع على نتائج وانعكاسات إعادة فتحها ، وأخيراً وبالتالي كل تلك الحسابات والمساومات الحادة السرية والعلنية التي تدور حولها بين الفرقاء العالميين والمحليين . وكل ذلك إنما يذهب ليؤكد القيمة الاستراتيجية المستردة والمضاعفة ، الكامنة والقادمة ، للقناة كقطب الرحى في الاستراتيجية البحرية ، حتى لعالم ما بعد الذرة ، ...

كيف ، ولماذا ؟ انظر نظرة عريضة إلى خريطة العالم الطبيعية والسياسية . سلسلة المحيط الأطلسي — البحر المتوسط — البحر الأحمر — المحيط الهندي هي بلا جدال السلسلة الفقرية في عالم القوة البحرية . إنها أخطر « بحيرة » أو « بحر داخلي » في المحيط الأوقيانوس بموقعها المركزي المتوسط ، وهي « الشارع الرئيسي » فيه من حيث كثافة الملاحة وأحجام الأساطيل التجارية والحرية التي تحرثه وتحرسه ، فضلاً عن أنها تتوسط أضخم وأكثف شريحة من البشرية وأعرقها حضارة ، وأبعدها تطوراً وأغزرها إنتاجاً . إنها باختصار الشريان المحوري المطلق في الملاحة العالمية و « خط الاستواء » الحقيقي للاستراتيجية البحرية الكوكبية .

الآن ركز بوئرتك على قناة السويس داخل هذا الهيكل البحري . ليست هي فقط واسطة هذا العقد الفريد من حيث الموقع ، ولا هي أيضاً نقطة الارتكاز الحاسمة بين ذراعى القوة والمقاومة فيه ، أى بين قطاع المحيط الأطلسي — البحر المتوسط من ناحية وقطاع البحر الأحمر — المحيط الهندي من الناحية الأخرى ، وإنما هي كذلك وقبل ذلك مفتاح السلسلة كلها ، لأنها هي وحدها التي تمنحها أو تمنعها وحدتها واتصالها . إنها بإيجاز « توكة » على حزام خاصرة العالم القديم كما يقول الكولونيل كول D. H. Cole ، أى هي لمبؤرة والصمام والقفل والمفتاح جميعاً .

اغلق القناة ، تتمزق السلسلة وتتكسر ويتحول قطاعاها على ضخامتهما إلى مجرد « زقاقين مغلقين » ، بينما تنشطر الأساطيل فيهما أوتوماتيكياً إلى أرخبيلين منفصلين تماماً لا رابط بينهما إلا أن تدور حول الرأس ، أى دورة كاملة حول قارة بأسرها . إغلاق القناة ، يعنى ، بعيد القارة الافريقية مجازياً « شبه الجزيرة » التى كانتها قبل إنشائها ، وفتحها يحيلها « جزيرة » منفصلة عن يابس العالم القديم . وتلك بالدقة هى خريطة الموقف الراهن ، وهى أيضاً مفتاح الصراع الخفى الذى دار بين القوتين الأعظم حول إعادة فتح القناة .

فن المعروف والمسلم به أن الولايات المتحدة ، باعتبارها تنتمى أكثر إلى استراتيجية نصف الكرة الغربى وتتسيد المحيطين الأطلسى والهادى بسهولة ، لا تجد مصلحة ملحة أو عاجلة فى إعادة فتح القناة ، على العكس تماماً من الاتحاد السوفيتى الذى تتحكم القناة كلية فى استراتيجيته البحرية المتوسعة . بل إن للأولى مصلحة محققة وصامته فى الإبقاء على القناة مغلقة ، على الأقل كوسيلة حرمان **denial measure** للثانى من حرية الحركة وتوحيد أساطيله فى المتوسط والهندي ، وبالتالي من زيادة وتكثيف وجوده فى المحيط الأخير وكل حوضه وعلى سواحل أفريقيا الشرقية وآسيا الجنوبية ، بكل ما يعنى هذا من تهديد ومجابهة قرب حوض البترول العالمى الأول فى الخليج العربى وعلى طول طريق البترول إلى الغرب .

فبينما يفرض إغلاق القناة على رحلة الأسطول الأمريكى من الأطلسى أو الهادى زيادة نحو ٢٠٠٠ ميل فقط بطريق الرأس ، فإنه يضع على الأسطول السوفيتى عبء نحو ٩٠٠٠ ميل إضافية (أى نحو خمسة الأمثال) سواء ذلك من البلطيق أو المتوسط إلى الهندى أو من الهادى إلى المتوسط . أى أن إغلاق القناة يفرض على الأسطول السوفيتى أن يدور إما دورة كاملة وإما نصف دورة حول العالم القديم .

وكل من الأمريكىين والسوفيت طارئون جدد نسياً على طريق محور السويس البحرى ، قدموا إليه حديثاً فقط ، وكلاهما بالتالى ليسوا خبراء فيه تماماً ، وذلك بالقياس إلى الإنجليز ، مهندسيه الأول الذين رادوه ومهدوه حتى تسيدوه وجعلوه من أخص «خصوصياتهم» فى العصر الاستعمارى . ومع ذلك فإن للسوفيت على الأمريكىين ميزات أكثر نسياً ، الأمر الذى كان يضعف دائماً من رغبة أمريكا فى التعجيل باعادة فتح القناة ويضاعف من مصلحتها فى تأجيلها . من ناحية ، لأن قطع الأسطول السوفيتى كقاعدة أصغر حجماً وأقل حمولة ، ومن ثم أقدر على عبور القناة ، على العكس من القطع الأمريكية الضخمة التى لا يمكن لكل وحداتها أن تتجاوزها خاصة منها حاملات الطائرات العملاقة .

ومن ناحية أخرى ، فإن موقف الأسطول السوفيتي على طريق البترول أقوى وأكثر تفوقاً بعامه ، حيث قد نما للسوفيت على طوله صداقات وعلاقات وثيقة وصارت لهم شبه قواعد أو محطات استقبال صديقة في موانئ سواحل الأحمر والهندي . ولسوف يكون لكل تلك الاعتبارات ما بعدها لا شك بعد أن فتحت القناة :

دور الخطر الاسرائيلي

من الثابت تاريخياً أن لإقامة إسرائيل على يد الاستعمار القديم علاقة محددة ومحسوبة منذ البداية بالقناة على وجه التحديد كما بالبتروول عموماً فيما بعد : القناة : لتكون — بتعبيرهم — « كلب حراسة » على ضلوعها يؤمنها للاستعمار حين يغادر ، والبتروول : لتكون أداة الاستعمار في المنطقة لتهديده وضمان احتكاره وتدفعه . ولقد أدت إسرائيل دورها المرسوم أول ما أدت في ١٩٥٦ حين لعبت دور مخلب القط وذنب الأفعى في العدوان الثلاثي الذي كانت القناة هدفاً له ومسرحاً والذي أدى إلى إغلاق القناة لأكثر من عام ولأول مرة منذ الحرب العالمية الثانية .

على أن الدور الأكبر إنما جاء على يد إسرائيل وحدها ، وذلك في عنوان ١٩٦٧ الغادر الذي سد القناة للمرة الثانية في غضون عقد واحد تقريباً ولمدة ثماني سنوات متصلة ظلت ممتدة

حتى أمس القريب . ويعنى هذا أن القناة بفعل إسرائيل قد تعطلت مرتين ولأكثر من تسع سنوات خلال نحو ٢٧ سنة منذ وجدت ، أى بنسبة ثلث الفترة كلها تقريباً ، وهى ظاهرة لم تعرفها القناة طوال قرن كامل منذ شقت . ومعنى هذا مباشرة أن إسرائيل بلا أدنى تحفظ هى أكبر خطر عرفته القناة فى تاريخها .

أما عن الخسائر المادية ، فالمقدر أن تكاليف تطهير القناة قد ناهزت بضع مئات من الملايين من الدولارات ، بينما أن تعمير منطقتها يتطلب بدوره أكثر من ٣٠٠٠ مليون جنيه . أما خسائر القناة فى السنوات الثماني الماضية ، سواء منها المباشرة من تدمير وتخريب عمرانى أو غير المباشرة من تعطيل حركة ونشاط ، وكذلك تكاليف نقل المصانع وفك الورش والتهجير ، ثم عائدات ورسوم المرور الضائعة ، فلا تقل فى مجموعها عن ١٢٠٠ مليون جنيه استرلينى . أما خسائر العالم والتجارة الدولية المترتبة على إغلاق القناة نفسها فقد تراوحت تقديراتها حتى العام الماضى بين ١٢ ، ١٥ ألف مليون جنيه استرلينى (ثمة تقدير أحدث يرتفع بالرقم إلى ٣٧ بليون دولار) .

ولا يحتاج الأمر إلى خيال خارق ، ولا المرء ينبغى له أن يكون اقتصادياً متخصصاً بالضرورة ، لكى نتصور كم كان يمكن لوجه المجتمع والحياة ومستوى المعيشة فى مصر أن تتغير لو لم يكن هذا

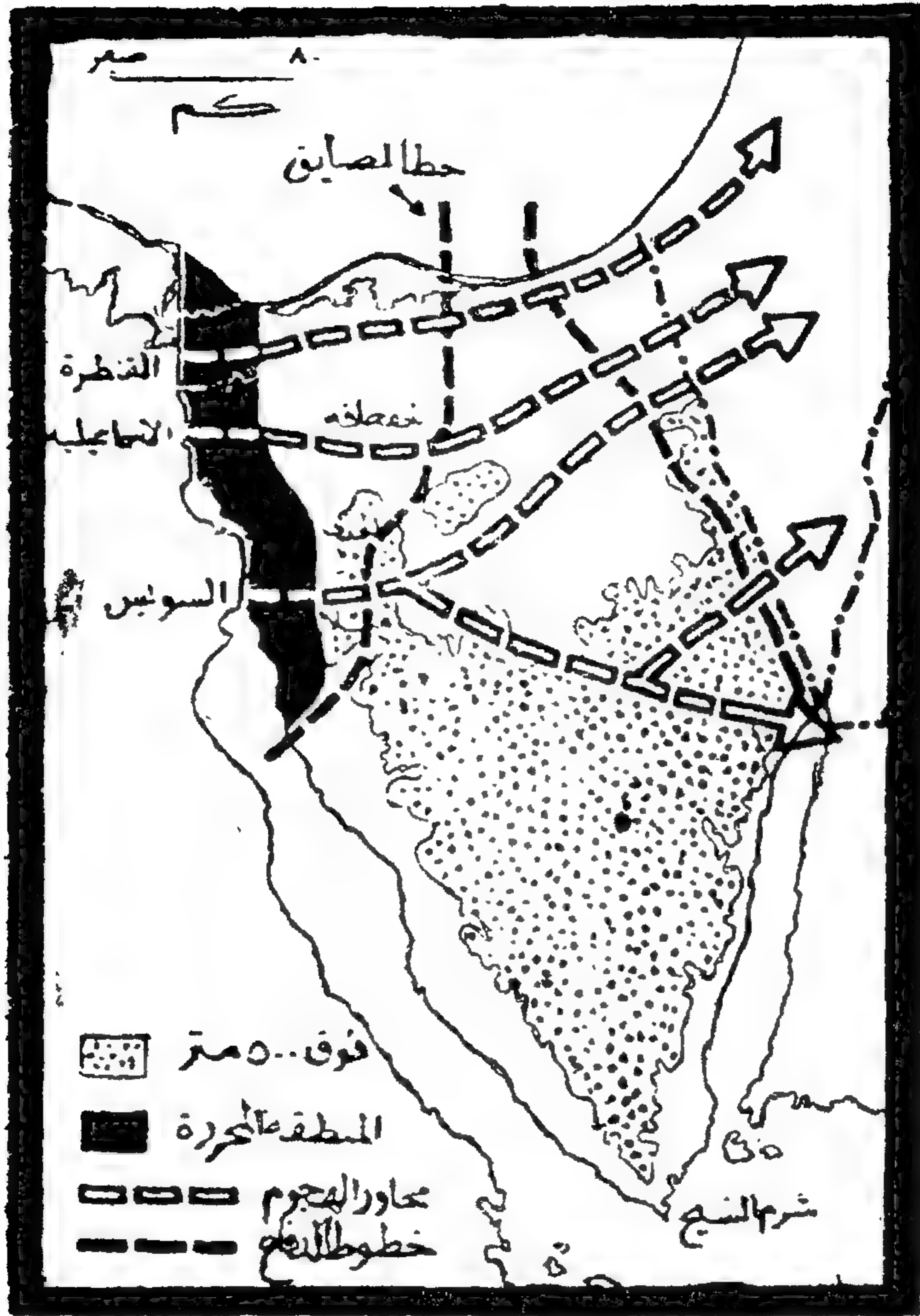
الزيف الرأسمالى الرهيب ، ولو أن هذا الرأسمال الضخم ضخ في
شرايين اقتصادها : القرية المصرية مثلاً لو حققت به ، الصناعة ،
التعمير ، التنمية ، التخطيط الإقليمى ... الخ .

ليس هذا فحسب . فقد حاولت إسرائيل بسفه حقوق عقب
يوليو مباشرة أن ترتب لنفسها ادعاءات إقليمية بدعوى حق الفتح
أو الغزو لتتزع نصف القناة بالطول (كذا !) . وحين أغرقت
مقاومة المدفعية المصرية الباسلة هذه المحاولة الآثمة في مياهها ، لم تفتأ
تكرر عروضها السفية بمشاركة مصر في فتح القناة وتشغيلها على
أساس اقتسام عائداتها مناصفة ! وعدا هذا فقد اهتبلت إسرائيل أيضاً
فرصة النكسة لتحقيق مشاريعها وخططها القديمة والموضوعة لورثة دور
القناة نهائياً . ومعروف أن إسرائيل كانت دائماً تهدف إلى « سرقة »
موقع مصر الجغرافى وتحلم « بأسر » تجارة المرور منها وتحويلها إليها .
فمن قبل وضعت مشروعاً لقناة بديلة — قناة صهيون — بين
خليج العقبة والبحر المتوسط تنافس قناة السويس وتقاسمها وظيفتها
الجغرافية . ولكن هذا المشروع الخرافى المجنون ، الذى كان ينبع
فقط من محض خيال مريض وحقد ضار ، انتهى منطقياً إلى سلة
مهملات التاريخ بل إلى مقبرته . فلقد كان مضاداً لكل حقائق العلم

الطبيعة ، الجغرافيا والتضاريس ، الاقتصاد والسياسة ، بل والتاريخ والمنطق .

ولنذكر - بالمناسبة - أن هذه ليست أول مرة يفكر عدو لمصر في المنطقة في بديل منافس لقناتها . فقد لا يعلم الكثيرون أن الاحتلال البريطاني بعد أن استقر في مصر هدد دى لسبس في أواخر القرن بشق « قناة ثانية » بجوار قناة السويس ، وذلك للضغط على الإدارة الفرنسية للشركة ولإخضاعها لسيطرته . ولكن المشروع كان حرياً بأن ينتهى إلى الفشل كما انتهى المشروع الصهيونى فيما بعد ، ولم يزد كل منهما فى الحقيقة عن أن يكون قطعة من أفكار التمنى والحرب النفسية .

غير أن يونيو ، من الناحية الأخرى ، منح إسرائيل فرصة استكمال وتحقيق مشروعها لأنبوب بترولى يصل ما بين إيلات وعسقلان بطاقة نحو ٧٠ - ٨٠ مليون طن سنوياً . كما أن انفتاح البحر الأحمر أمامها أمن لها شحنات البترول الإيراني الذى اعتمد عليه المشروع . كذلك مدت إسرائيل خطاً للنقل البرى بالسيارات اللورى على نفس الطريق استغلالاً لتجارة المرور بين الشرق والغرب وباختصار ، حاولت إسرائيل أن تستثمر احتلالها لسيناء لتبترز موقعها الجغرافى وتعتصر من مكاسبه أقصى ما يمكنها .



قناة السويس هي خط الدفاع الثالث والأخير في سيناء ، ولكن
خط المضايق (خط الدفاع الثاني والأوسط والحاكم) يمثل الحد
الأدنى من ضمان أمن الملاحة في القناة

معنى الخطر الاسرائيلي

وعند هذا الحد ، ينبغي أن نتوقف قليلا لنتساءل : ما هو المعنى الشامل ، التاريخي والجغرافي والاستراتيجي ، في كلمة واحدة المغزى الجيوسراتيجي ، للخطر الإسرائيلي على قناة مصر ؟ الجواب الوحيد هو أنه يكرر ، نكاد نقول بحذافيره ، الخطر الصليبي في كل نتائجه وانعكاساته ومحمولاته وكذلك ملابساته. بل الواقع أننا كنا منذ يونيو وحتى إعادة فتح القناة نعيش بالفعل ، بصفة مؤقتة عابرة بالطبع ، في نمط الجغرافيا التاريخية للعصور الوسطى ، وذلك بفعل الخطر الإسرائيلي ومن هم وراءه . فالغزوة الصهيونية الغشوم ، تلك التي تنبع عقلياً وعقائدياً من أوهام وخرافات الماضي السحيق وتضع عقارب الساعة حضارياً إلى الوراء عشرات القرون ، تعود فتقرب بنا اقتراباً شديداً من استراتيجيات الصراع التاريخي في المنطقة أثناء العصور الوسطى بالتحديد حين اجتمع الغزو الصليبي مع كشف البرتغال لطريق رأس الرجاء الصالح . فلقد تضافر التهديد الصليبي لطرق التجارة في الشرق العربي حينذاك مع العداء الغربي وأطماعه الاستعمارية على تحويل التجارة التاريخية بين الشرق والغرب ، تجارة التوابل والبهار والحرير والنفائس ،

عن المنطقة إلى الرأس . وتمت بذلك عملية « أسر نقل » عظمى
transport capture قضت على تجارة المرور والوساطة فسلبت
المنطقة مكاسبها المادية الهائلة .

ولقد كان هذا في مجمله ضربة قاصمة لموقعها الجغرافي ولدورها
الاستراتيجي ، بحيث تغيرت خريطة العالم المعروف تماماً . فاذا
البحر المتوسط بشاطئيه ، خلية النشاط التجاري العارمة في العصور
الوسطى ، يتحول إلى مجرد بركة صيد أو بحيرة راكدة آسنة موانئها
ابتداء من الإسكندرية إلى بيروت ومن جنوه إلى البندقية وأمالفي
وسالرنو وسائر الموانئ ودول المدن الإيطالية ، فضلا عن كل
موانئ البحر الأحمر . وفي المقابل ، انتقل النشاط البحري الملاحى
والاستراتيجي على يد البرتغال إلى المحيط الهندي والخليج العربي
ومضيق هرمز .

وهذا بالضبط — أليس كذلك ؟ — ما يتكرر اليوم : تجارة
الشرق — الغرب تحولت إلى طريق الرأس ، حركة البترول — توابل
للشرق الجديدة وبهار القرن العشرين — هاجرت بالمثل ، البحر
المتوسط تحول إلى ذراع مقطوعة وهامشية ، فقدت كل موانئه
نسبة خطيرة من نشاطاتها وحركتها وتعرضت حيناً ما للبطالة وأحياناً
للخسائر المادية ... الخ . ومرة أخرى كانت مصر والشام وإيطاليا
أكثر المتضررين ، الإسكندرية وبورسعيد وبيروت كتريست وجنوه
ونابولي .

(يلتفت النظر هنا بصفة خاصة موقف إيطاليا وموانئها .
فهى أشد دول الجانب الأوربي من البحر تأثراً وحساسية بالقناة ،
فى الحاضر كما فى الماضى على السواء . وهذا بلا شك ما يقصر
اهتمامها الحاد بالقناة وأوضاعها ، وكذلك حرصها الشديد على
المشاركة الهامة فى تمويل خط سوميد الذى يكمل القناة فى حركة
البترول من الخليج إلى أوربا . وكل هذا وغيره دليل آخر على
وحدة البحر المتوسط بشاطئيه ، وعلى أن الأمن الأوربي مرتبط
ارتباطاً وثيقاً بأمن الشرق الأوسط ، بل وعلى أن قناة السويس
بالذات هى أخطر حلقة وصل بين كلا الأمنين .)

ولكى تتم المناظرة ويكتمل التطابق ، فكما ورث المحيط الهندى
دور ونشاط البحر الأبيض المتوسط أيام البرتغال ، ها هو ذا الصراع
البحرى وأساطيل الدول العظمى تنتقل إلى المحيط الهندى ، بينما تحرك
مركز الثقل والأهمية والألوية الاستراتيجية والاقتصادى من دائرة
قناة السويس إلى دائرة الخليج العربى : وبعد أن كان استراتيجيو
الماضى ابتداء من نابليون حتى الإنجليز يعتبرون مصر وقناةها أهم
موقع استراتيجى فى العالم ، أصبحنا الآن نسمع من يعتبر الخليج
أهم وأخطر بؤرة استراتيجية فى الدنيا - الأمريكيون بالذات بدأوا
الآن فقط « يعيدون اكتشاف » مقولة بطرس الأكبر « من يسيطر
على الخليج العربى ، يسيطر على العالم » .. »

خلاصة القول ، فان المحيط الهندي ، نصف المحيط الذى يشبه البحر المتوسط فى شكله الجغرافى وعمرانه والذى يوصف أحياناً ببحر آسيا - أفريقيا المتوسط ، يوشك أن يصبح هو البحر الأبيض المتوسط الجديد فى عالم بلا سويس ... هذا بينما تحول البحر الأحمر ، هذا الخندق الأخدودى المتطاوّل ، إلى مجرد زقاق مغلق ، وتعطلت حركة موانيه ابتداء من القصير وبور سودان إلى جدة والحديدة ، ولكن بالأخص السويس على رأسه فى الشمال وعدن على بوابته فى الجنوب ، حيث يكاد الموقف فى الحالة الأخيرة يصل إلى حد إفلاس ميناء ، وإفلاس الميناء إلى حد إفلاس دولة ...

أكثر من هذا ، حتى على المستوى التفصيلى الدقيق. تكرر سلبيات الماضى الوسيط . فالتهديد الصليبي لطرق القوافل والحج والنقل ، الواقعة فى شمال مصر والى كانت تربط بينها وبين المشرق العربى ، فرض عليها ضرورة البحث عن طريق بديل آمن . ولهذا فان الطريق التجارى القديم بين البحرين المتوسط والأحمر نأرجح من سيناء والدلتا إلى طريق الصعيد - البحر الأحمر الذى يقع فى أعماق الوادى بعيداً عن الخطر الصليبي . بالمثل ، اضطررنا نحن مؤخراً وموقتاً إلى لفة متطوَّحة مماثلة ، وذلك بتمهيد طريق للنقل بالسيارات ما بين البحر الأحمر والمتوسط ، أو القصير والاسكندرية ، مروراً بالوادى فى الصعيد . بل أكثر من هذا ،

فإن مشروع أنبوب بترول السويس — المتوسط (سوميد) ، الذى
يبتعد عن القناة حيث كان الخطر الإسرائيلى المباشر إلى عمق الدلتا
الأكثر أمناً، ليس إلا ترجمة أخرى لتأرجح طريق «الأوفرلاندروت»
القديم من الشمال إلى الجنوب .

واضح إذن أن التشابه التاريخى — الجغرافى بين جيوستراتيجيات
الصليبيات الوسيطة والصهيونيات المعاصرة يكاد يكون كاملاً حتى
التفاصيل وإلى حد الإثارة فعلاً . بل الأكثر أن الخطر الإسرائيلى
وحده قد فعل بنا وبقناتنا وبموقعنا ، وبالعالم القديم بعد ذلك ،
ما فعل الخطران الصليبي والبرتغالى مجتمعين فى الماضى . فلقد أدى
الاحتلال الإسرائيلى لسيناء إلى شل القناة . وشل القناة أدى مباشرة
إلى « إيقاف » موقع مصر الجغرافى . فما أشبه الليلة بالبارحة ...

ونصل من هذا كله إلى ثلاث نتائج تكاد لفرط حتميتها
وتواترها أن ترقى إلى مرتبة القوانين الاستراتيجية .

فأولاً ، لئن كان ذلك كله وضعاً مؤقتاً بالطبع ، فإنه ليخدخ
نفسه وحده من يظن أنه آخر مرة يحدث أو أنه لن يتكرر فى
المستقبل . فلا ينبغي لنا ، سواء بالعزة أو المكابرة أو بالتمنى أو
خداع النفس ، أن تساورنا أية أوهام فى أن هذا الوضع قد بات

« عطاءً » واقعاً ، ولا نقول « طبيعياً » ، منذ ظهر الوجود العدواني الإسرائيلي على ضلوع مصر ، وأنه سوف يعيد نفسه بالتأكيد مع كل حرب جديدة مع العدو . تلك خريطة الخطر الجديدة .

وعلىنا من أسف ولكن بشجاعة أن نعرف أن القناة ، ما دام هذا الخطر قائماً ومسلطاً ، قد أصبح محكوماً عليها بأن تكون أداة مؤقتة أو متقطعة ، تعمل نصف الوقت أو بعض الوقت ثم تتعطل بضع سنين كل عقد أو بعض عقد ، كالتيار الكهربائي المتقطع أو كساعة عتيقة تدور ثم تتوقف فجأة بلا ضابط . وإذا كان هذا كله قد بات وضعاً لا يطاق وغير مقبول على الإطلاق ، فإن الرد الوحيد هو تحدى الخطر في أصله وجذره ، في عقرداره ، بل وفي استئصاله من جذره في عقرداره .

ثانياً ، يمكننا بسهولة أن نضعها قاعدة قائمة لا استثناء لها ولا نقض أنه لا موقع لمصر بغير القناة ، ولا قناة لمصر بغير سيناء . ذلك أن من يهدد سيناء يهدد القناة تلقائياً ، ومن يهدد القناة لا يشكل عتبة رئيسية في سبيل استرداد سيناء فحسب وإنما كذلك يهدد موقع مصر كما يهدد الوادي المعمور .

ومن هنا فإن علينا أن ندرك جيداً ، ونعترف أيضاً ، أنه منذ وجد الخطر الإسرائيلي أصبحت سيناء من الناحية الاستراتيجية

جزءاً لا يتجزأ من القناة ، وبالتالي جزءاً لا يتجزأ من موقع مصر .
إن القناة ، التي كانت عنق الامبراطورية في العصر الاستعماري ،
قد أصبحت عنق مصر المستقلة . غير أن سيناء أيضاً أصبحت منذ
قامت إسرائيل رقبة أخرى لمصر . من هنا فلا أمن ولا أمان لمصر
بغير القناة ، ولا أمن ولا أمان للقناة بغير سيناء .

ثالثاً ، وأخيراً ، القناة محكوم عليها بالخطر « الراجع » وموقعنا
مهدد أبداً وبانتظام بالإجهاض أو بالشلل الجزئي ما بقيت إسرائيل .
من ثم يصبح المبدأ الاستراتيجي الأول في نظرية الأمن المصري
هو : دافع عن سيناء ، تدافع عن القناة ، تدافع عن مصر جميعاً ،
موقعاً وموضعاً ، حدوداً وعمقاً ، صحراء ووادياً .

بل أبعد من هذا ، لما كانت فلسطين وليس سيناء هي
خط الدفاع الأول عن القناة ، فإن دفع الخطر الإسرائيلي أو رفعه
عن سيناء لم يعد يكفي . وبعبارة أكثر مباشرة ، فلا أمان لقناتنا
ولا ضمان بالتالي لموقعنا الجغرافي إلا بذهاب العدو . غير أن هذه
قضية أخرى متروكة للمدى البعيد .

عودة القناة

أما الآن ، وعلى مستوى الصراع المرحلي الراهن ، وبعد أن تم
فتح القناة للملاحة من جديد ، فلا مجال للشك في أن مصر قد ألقت

بالتعدي في وجه إسرائيل وقد فتت بالكرة في معسكرها ، فقلت بذلك المائدة عليها تماماً ووضعها مباشرة في مازق (كورنر) سياسي خاذ بل في خندق محاصر بأحكام . من ناحية ، لأن فتح القناة وجه خربة قاصية ووضع نهاية لكل نشاطات العدو المختلطة في تجارة المرور ، أنبوب البترول عبر القصب ، تخط سيارات النقل الموازي ، وحركة ميناء إيلات نفسها ... الخ . ومن ناحية أخرى ، وهذا هو الأهم ، فلقد كان البعض بعد فشل محاولة كيسينجر الثانية للفصل بين القوات يتوجس أن تقع مصر في حالة من الجمود أو التوقف عن الحركة السياسية تعيد شبح حالة الاحرب والاسلم القديمة . فاذا بمصر ، على النقيض تماماً ، تتحرك بسرعة وبراعة وفاعلية فعلمن إعادة فتح القناة .

أما العدو فلم يملك إلا الحق والسخط السلبي وهو يشعر بطوق العزلة يزاد إحكاماً حول رقبته : مرة يعلن — يا للتبجح — أن فتح القناة إنما يتم لمصلحة مصر لا لمصلحة إسرائيل بل وعلى حساب مصلحتها ، ومرة يزعم — كاذباً — أن الفتح إنما يتم لحساب الاقتصاد المصري لا لحساب السلام في المنطقة ، ومرة ثالثة يدعى — نفاقاً — أن إعادة القناة تعطى ميزات عسكرية واستراتيجية لمصر في المستقبل وأن مصر قد تتخذها مبرراً لتكثيف قواتها في المنطقة العازلة شرق القناة ... الخ .

غير أن العدو كان يدرك في هراوة نفسه أنه إنما يكذب على نفسه دون أن يخدع أحداً ، وأن موقفه أمام العالم ضعيف منهكت . وليس أدل على هذا من أنه سارع في حركة مسرحية سياسية فأعلن تخفيض بعض قواته في المنطقة العازلة بسيناء . ولكن هذا لم يكن إلا رد فعل سالباً وليس فعلاً موجباً ، كما كان مناورة مكشوفة مثلما هي كاشفة . وحتى هذه اللحظة ما زال العدو - متخطئاً - يدور حول نفسه ولا يتحرك إلا في محله .

هذا ، وقبل أن تقدم مصر باقتدار على فتح القناة ، كان الظن عند البعض أن هذه الخطوة تستدعي منطقياً وبالضرورة انسحاب العدو إلى عمق سيناء ، وبالذات إلى خط المضائق وهو خط الدفاع الاستراتيجي الثاني والأوسط في شبه الجزيرة ومفتاحها الحاكم بلا جدال . وبالفعل ، فلقد كانت محاولة ترتيب فك اشتباك ثان على الجبهة تستهدف من بين ما تستهدف تحقيق الانسحاب إلى شرق المضائق (مثلاً - الجدي) . ولهذا ربط البعض ، إن خطأ أو صواباً ، بين تحقيق هذا الفك وبين إعادة فتح القناة .

أما وقد فشلت المحاولة نتيجة لصلف إسرائيل وأطماعها ، فقد قررت مصر أن تضعها وكل الآخرين أمام الأمر الواقع ، فأعلنت قرار فتحها في الموعد الذي كان محدداً لها أصلاً وهو ١٤٧٥ . هذا وإلا لكان على فتحها أن يتأجل إلى أن يتعقد مؤتمر جنيف ،

الذى قد يتأخر أو يتسكع طويلاً ثم قد يفشل في النهاية ، فتظل القناة مغلقة ، ربما إلى أن تأتي الحرب الخامسة فتسد من جديد ، لتعود في إنتظار جولة جديدة من التطهير ثم من محاولات التسوية السياسية . وهكذا : حلقة مفرغة بلا بداية ولا نهاية ...

لهذا جاء قرار فتح القناة الحازم خطوة اختزالية حاسمة من الناحية السياسية ، مثلما هو ضرورة اقتصادية ملحة . إنه ليس قرار حرب (حتى العدو لم يجرؤ على الإدعاء) ، ولكنه قرار تحديد موقف على العالم أن يتخذه . فالقناة سلاح سياسى نافذ ، وقبل أكتوبر كان إغلاقها ورقة ضغط في يد مصر على دول العالم المؤثرة والغرب خاصة لكي تضغط بدورها على العدو الإسرائيلي وتفرض عليه التعقل . أما بعد أكتوبر المنتصر فقد أصبح فتحها ، لاغلاقها ، هو ورقة الضغط الراجحة . فصلحة أوروبا الغربية جميعاً في فتح القناة . جد واضحة ، وكذلك الاتحاد السوفيتى تجارياً واستراتيجياً ، وبالمثل العالم الثالث . أى أن العالم كله تقريباً ، ربما باستثناء الولايات المتحدة ، وعدا العدو الإسرائيلي بالطبع ، كان يود أن تفتح القناة .

في هذا الإطار الاستراتيجى العام ، يمكننا الآن أن نسجل النقاط الآتية حول معنى ونتائج إعادة فتح القناة . فأولاً ، اختيار الخامس من يونيو موعداً ليس اختياراً عشوائياً ، بل له من حيث الشكل والرمز والمضمون مغزاة الكبر . إنه الرد المنتصر المتحدى على يوم

التيكسة الحزين . إنه ، بلغة المناطق ، « نفى للنفى » ، يمحو عن هذا التاريخ وصمته ويحيل سواده إلى لون الأمل المشرق . بل إنه لأكثر من استجابة للتحدي ، لأنه في الحقيقة تحد للتحدي ...

ثانياً ، فتح القناة هو نتيجة طبيعية ومنطقية لانتصار أكتوبر ، بل هو أحد نتائجها المباشرة بمثل ما أنه يجسده ، يعيد إحياءه ، ويجدد شبابه ، كما يؤكد قدرة مصر على حماية القناة وتأمين الحركة فيها . إنه باختصار استمرار ، كما هو استمرار ، للنصر العسكري الأكتوبري . إن قبل به العدو في صمت ، فذاك اعتراف ضمني بنصرنا وهزيمته في أكتوبر ؛ فان رفضه ، فقد كشف لنا وللعالم خططه ونواياه العدوانية .

ثالثاً ، فتح القناة تأكيد لسيادة مصر عليها ، ليس فقط في وجه العدو المباشر ولكن أيضاً في وجه الإرادات والسياسات والمصالح والاستراتيجيات العالمية العظمى المتحركة . فليس سراً أن كثيراً من الحملات الدعائية والشائعات المغرضة قد أثرت حول إعادة فتح القناة . فقليل إنها لا يمكن أن تفتح إلا في ظل نوع من التفاهم بين العملاقين ، وإلا كذلك ينوع من الموافقة الصامتة من جانب العدو الإسرائيلي . الآن يأتي القرار المصري تعبيراً عن إرادة مصرية حرة تماماً وتكتيياً عملياً لتخرصات لا أساس لها . إنها قناة مصر وحدها ، تفتح بإرادة مصر وحدها ، داخل أرض مصر وحدها ، وفي حماية مصر وحدها .

رابعاً ، فتح القناة عملية اختيار كما هي عملية اجتياز الحقيقة
الموقف الراهن . فالفتح يمنع جميع الموقف السياسي وكذلك تخبره
على جد سواء ، فلا يسمح بالمناورات ولعبة كسب الوقت إلى
ما لا نهاية كما لا يسمح بالعودة بالمنطقة إلى حالة اللا حرب واللا سلم .
بعبارة أخرى ، تحريك مياه القناة يؤدي إلى تحريك الأزمة ، أو
قل إن هذه القناة للسائلة يمكن أن تضيف عنصر سيولة على الموقف
يمنع ركوده أو تجمده .

خامساً ، فتح القناة يضع العالم أجمع أمام مسئوليته ، كما يضع
إسرائيل أمام العالم أجمع . فالفتح ، من الجانب المصري ، سياسة
سلام واضحة لا يمكن إلا أن يضع الرأي العام العالمي ومواقف
الدول في صف العرب تلقائياً . فإذا تحدى العدو القرار وضرب
القناة ، فسيثبت على الفور أنه ليس عدو العرب فحسب ولكن عدو
العالم بأسره ، «عدو البشرية» *misanthrope* ، يعني (هذا اتهام قديم
للأشوريين ، ذو مغزى وظلال) : وفي مثل هذه المواقف
ستكتسب غزة لإسرائيل ثمناً ، وسيكون على العالم أن يتخذ منها
موقفاً أكثر حزمًا وإيجابية منه في أي وقت مضى

سؤال ماذا ؟ ثم يقف أن البعض يقسم : ألا تؤثر إعادة فتح
القناة على قدرة مصر على الحركة العسكرية مستقبلاً ، أي ألا تحجب
من قدرتها على معاودة الهجوم واستئناف القتال للتحرير إذا ما فرض

عليها القتال ؟ بل الواقع أن هذا السؤال قد تحول في بعض الدوائر إلى حملة هجوم وتهجم شديد على مصر . غير أن الحقيقة جسد مختلفة . فمصر خاضت كل حروبها ضد العدو والقناة مفتوحة . والعدو نفسه يحذر مواطنيه من أن فتح القناة لا يمنع مصر من معاودة الهجوم أو يعطلها ولا يعوق المفاجأة ، بل وقد يمنحها ميزات استراتيجية معينة . والخلاصة المحققة أن فتح القناة لا يضع عقبة أمام حرب التحرير ولا يمكن بداهة وعقلا أن يكون نهاية أو بديلا للصراع المسلح .

ثم ماذا أيضاً ؟ ثم يبقى أن البعض يتساءل ، وهو يعلم علم اليقين طبيعة العدو الانتقامى الغادر : أتفتح القناة لتغلق ؟ والمقصود بالطبع أن العدو لن يتورع في أول مناسبة أو مجابهة عن سد القناة من جديد . وهذا بالتأكيد احتمال وارد . لكن الرد المصرى معد ومعلن . فمصر ، التى صرحت من قبل أنها تعد القناة ومنطقتها من العمق المصرى ، وأن « العمق بالعمق والنابالم بالنابالم » ، قادرة اليوم على حمايتها « وتملك من قوة الردع ما يجعل عدونا يفكر مرتين وثلاثاً قبل أن يرتكب أى حماقة » (السادات) . « ولكى لا يكون لأحد عذر » ، يضيف الرئيس ، « فأننى أعلن أن أى مساس بموقع واحد من مدن القناة وأى تعرض لنقطة واحدة على قناة السويس نفسها سوف يواجهه بردع كاف حيث يكون الردع أكثر إبلاماً وأشد وجعاً » ؛ ولقد أعذر من أنذر ...

القناة
بين الاقتصاد والتكنولوجيا

بإيجاز شديد ، ولكنه غير محل ، مصر موضعاً « دولة نهر » ، وموقعاً « دولة برزخ » . وكما تتجسد مصر المعمورة وتتكشف حول جسم الوادى ، فإن القناة أساساً هى التى تختزل موقعها وتكاد تلخصه . ويبدو تفرد القناة وتبرز أصالة استراتيجيتها فى أنها تصل البحرين المتوسط والأحمر بطريق مائى بحرى بحت ومباشر دون أى حلقة برية وسيطة ، وبالتالي فهى لا تنتظم أى انقطاع نقلى أو تعدد فى الشحن والتفريغ . لذلك فقد جاءت القناة أكبر عامل اختزال فى جغرافية النقل الكوكبية ، أعادت توجيه القارات ورجت القيم الجيوماتيكية فى العالم بأسره .

فبعملية جراحة جغرافية ، صغيرة نسبياً، اختزلت قارة برمتها هى إفريقيا ، وأسرت طريق الرأس وأعادت وضع الشرق العربى ومصر فى قلب الدنيا وفى بوثة الخريطة . وكما يقول هالفورد هوسكنز : « من المحتمل أن عملاً ما من أعمال الإنسان المادية لم يؤثر على علاقات الأمم بصورة أكثر عمقاً .. ومن الصعب أن نتصور إنجازة أخرى فى حدود القدرة البشرية يمكن أن تغير أوضاع الطبيعة أكثر منها » .

والحقيقة أننا لا نعرف فى أوقيانوغرافية العالم مائة ميل لها ما للقناة من خطر ونتائج . فمنذ أن شقت ، ولكن بالأخص منذ حل البخار محل الشراع الذى كانت تعاكسه رياح البحر الأحمر ،

أصبحت شريان المواصلات العالمية وعين الرجاجة في شبكة الملاحة
وتحولت إلى قبلة علمانية كأنما الدنيا كلها على ميعاد فيها . باختصار ،
أصبحت مركز الثقل في حركة العالم والقارات « معلقة » إليها .

ليس هذا فحسب . فالذي يضاعف من مغزى القناة ويضع
أكثر من خط ثحبها وحولها هو أنها كما تعد حجر الزاوية بين
القارات الثلاث فإنها تتوسط القلب المعمور والفعال من العالم القديم ،
ذلك الذي يترامى كقاطع يمتد من الموسميات في جنوب شرق آسيا
حتى المعتدلات في غرب أوروبا . فهذا النطاق العظيم ، الذي يضم
السواد الأعظم من سكان العالم في شريحة كثيفة ثرى حضارية عريقة
وعتيقة ، يعد بوضوح محور البشرية ، وكتلتا سكان الموسميات
والمعتدلات في نهايتيه هما قطباه . والحق أن هذا القاطع ، الذي
يكاد يشطر تصف الكرة الشرقي بدوره إلى نصفي كرة أصغر ،
يمكن بسهولة أن تنظر إليه « كخط الاستواء البشرى » السكاني
والخصاوى في العالم القديم . وعند حرة هذا الخط وعلى قيمته تقوم
قناة السويس كروماسى نادر لو كيججر مغنطيس جاذب وأمر .

والواقع أن ذلك النطاق المحورى نفسه يشكل عملياً وإلى حد
بعد منطقة النفوذ الجغرافى للقناة أو « جوفها التضاوى » كما قد
نسميه . فهذه المنطقة الشاسعة ، التى يمكن رسمها فى خريطة تخطيطية
إذا توافرت الأرقام التفصيلية الدقيقة ، تغطى عموماً أوروبا الغربية

والوسطى ثم كل حوض البحر المتوسط بجانيه ، ثم عقدة الشرق الأوسط بمعناه الواسع ثم جنوب آسيا وجنوبها الشرق والشرق الأقصى حتى اليابان والفلبين . ولا بد أن نضيف أخيراً القطاع الأكبر من استراليا والساحل الشرقى من أفريقيا حتى موزمبيق ، بحيث يدخل حوض المحيط الهندى برمته فى منطقة نفوذ القناة . أما خارج هذا فيبدأ الحوض التجارى الطبيعى لقناة بنما شرقاً ولطريق الرأس جنوباً .

فى حدود هذا الإطار تحتل القناة الأولوية المطلقة فى حركة التصريف التجارى التى تصب إلى البحر ، وإليها تذهب الأفضلية دائماً إذا قورنت بأى طريق آخر ، بحرياً كان أو برياً ، كطريق الرأس أو خط الشرق السريع على الترتيب . فهى تختصر الرحلة بين الشرق والغرب بما يتراوح بين النصف والعشر ، بحسب أبعادها ، وذلك مسافة ووقتاً ووقوداً وعدد السفن اللازمة لتغطيتها .

وجوهر الموقف بين هذه الطرق يتلخص هندسياً فى أنه مثلث غير متساوى الأضلاع ، طريق السويس هو أقصرها لأنه للوحيد الذى يرسم خطاً مستقيماً مباشراً بين أى نقطتين فيه ، بينما أن أياً من الطريقين الآخرين يمثل مجموع الضلعين الآخرين فيه ، ولأن أى ضلعين فى المثلث أطول من الضلع الثالث كان أطول من طريق السويس وجاء لهمة « متطوحة هامشية » ولندع الأرقام تتكلم ، كما يفعل هذا الجدول .

الرحلة	المسافة بالأميال		السوايس X ١٠٠	وفر المسافة	الوفر ٪	عدد		عدد السفن اللازمة للرحلة	عدد السفن الملازمة للرحلة
	بالسوايس	بالرأس				أيام	السوايس		
١. إلى الهند (بومباي)	٦٢٠٠	١٠٥٠٠	٥٩	٤٢٠٠	٤١	٢١	٢٥	•	٩
٢. إلى إيران (عبدان)	٦٥٠٠	١١٢٠٠	٥٧	٤٨٠٠	٤٢	٢٧	٦٥	٥	٩
٣. إلى سنغافورة	٨١٠٠	١١٤٠٠	٧١	٢٢٠٠	٢٩	٢٧	٢٨	٢	٤
٤. إلى هونغ كونج	٩٥٠٠	١٢٨٠٠	٧٤	٢٢٠٠	٢٦	٢٢	٤٢	٣	٤
٥. إلى استراليا (سيدني)	١١٢٠٠	١٢٢٠٠	٩١	١١٠٠	٩	٢٨	٤١	٧	٨
٦. الهند إلى الأسود	٤٢	١١٨٠٠	٣٦	٧٦٠٠	٦٤	—	—	—	—
٧. اليابان إلى هولندا	١١٥٠٠	١٢٠٠٠	٩٠	١٥٠٠	١٠	—	—	—	—

واضح من الجدول أن المسافات أقصر في كل الحلات عن طريق السويس . وهذا لا يعنى فقط وفراً هاماً في وحدة أيام الرحلة ، ولا في عدد السفن اللازمة لنفس الرحلة الواحدة ، وبالتالي في عدد الرحلات التي يمكن للسفينة الواحدة أن تقوم بها في العالم الواحد ، وإنما كذلك في نفقات التشغيل من وقود وحموين وصيانة وتأمين .. الخ . وفضلاً عن هذا فلتطريق السويس ميزة تجارية وعمرانية وملاحية حاسمة على طريق الرأس . فالأول أغنى بالموانئ الصالحة للمجهزة ومحطات التموين والتفحيم المنتشرة على طوله ، كما أنه أغنى بمناطق الإنتاج والأسواق والنشاطات التجارية التي تجتذب السفن التجارية وسفن البضائع وخاصة « المتسككة » ، إلى حد أن نيوزيلند مثلاً تستخدم قناة السويس أكثر مما تستخدم قناة بنما رغم أنها أقرب إلى بريطانيا عن طريق هذه الأخيرة ورغم أن هذه الأخيرة أقل في رسومها من السويس .

كذلك فإن طريق السويس طريق « بحري » في معظمه ، أي يجتاز بحاراً داخلية شبه مغلقة أو « أنصاف محيطات » أو هوامش محيطات ، أخطار التيارات والعواصف والأنواء البحرية فيها أقل ، ولذا فهو ملاحياً طريقاً آمناً أكثر . على العكس طريق الرأس ، الذي هو « محيطي » أكثر ، يتوغل في العمق أكثر ، حيث تشتد العواصف الهوجاء في البحار الجنوبية خاصة في عروض

الأربعينات (الأربعينات المزجرة كما تسمى **Roaring Forties**).

ثم واصل بعد هذا من الجدول ، والأبعاد موزنة فيه ترتيباً تصاعدياً ، أن الوفرة الحقيقية والنسبي يقل تنازلياً ، أي أن ميزة السويس تناسب عكسياً مع طول الرحلة . بمعنى أنه كلما كانت أطوال الرحلة البحرية أقل ، كلما كانت وفورات طريق السويس أكثر وجاذبية أشد وقدرته على المنافسة أقوى ، والعكس صحيح كلما كانت أطوال الرحلة أقل . وبهذا تزداد أولوية القناة وتتضاعف أفضليتها كلما تقاربت نقطتا القيام والوصول على جانبي القناة (مثلاً كما بين الخليج العربي والبحر المتوسط) ، بينما هي تقل وتضعف كلما تباعدتا (مثلاً بين أستراليا وبريطانيا) . ويرتب على هذا أنه كلما كانت الدولة أو المنطقة أبعد عن القناة ، كلما قل اعتمادها عليها وتعاملها معها . ولهذا فإن الدول البعيدة وعلى رأسها الولايات المتحدة لا تهتم كثيراً بالقناة (أو بإعادة فتحها) . والعكس تماماً هو الصحيح بالنسبة للدول أو المناطق الأقرب إلى القناة :

وهذا بالدقة هو القيد في اقتصاديات نقل البترول بالذات ، ومن ثم فضل القول في المنافسة بين طريق السويس وطريق الرأس أو بين القناة والناقلات العملاقة . فالرحلة بين الخليج العربي وغرب أوروبا هي أقصر ، مثلما هي آمنة وأخطر ، رحلة بين الشرق والغرب

حتى لتصل نسبة الوفرة في المسافة إلى نصف طول رحلة الرأس ؛
وهكذا بينما يمكن للسفينة الواحدة القيام بنحو ٩ رحلات سنوياً عن
طريق القناة ، فإنها لا تغطي أكثر من ٥,٥ رحلة عن طريق الرأس .

حركة القناة

قوة موقع القناة إذن في العالم القديم ، بل في العالم أجمع ؛
لا نظير لها ولا منافس ، وبهذه القوة تحدد دورها . فالقناة ، التي
كانت تستقطب حولها في المتوسط نحو ١٤,٥ ٪ من حجم التجارة
الدولية ، تلعب دور القلب النابض أو المضخة الماصة — الكابسة
في دورة التجارة العالمية حول الكرة الأرضية . فمعظم تيارات تجارة
الشرق — الغرب « وحارات » الملاحة البحرية تلتقي عندها ثم تتوزع
منها في كل الاتجاهات كما يتوزع الدم من القلب إلى شرايين الجسم
الحى . وأوردته . وفي هذه الدورة الدموية الكوكبية كانت القناة
تعكس قطاعاً نموذجياً ، كالبارومتر الحساس ، للتجارة التقليدية
بين الشرق والغرب (أو بالأصح بين الجنوب والشمال أو أخيراً
بين العالم الصناعى المتقدم والعالم الثالث النامى) وذلك كما عرفت
منذ يوسف ومحمد : خامات من الجنوب ، ومصنوعات من الشمال .
وإلى ما قبل عصر البترول وأثناء عصر الفحم ، كانت تجارة
الشمال تكتمل بقدر معلوم من صادرات الفحم ، خاصة من
بريطانيا ، « فحامة العالم » حينذاك ، يذهب إلى بلاد الجنوب

لأغراض الصناعة والأغراض المنزلية وكوقود للسفن البخارية على طول الطريق البحرى . ولكن الطريف أن هذا النمط السلعى قد انقلب رأساً على عقب بعد البترول . فقد حل البترول من الجنوب محل الفحم من الشمال ، وبدلاً من ذيل القائمة الذى كان الأخير يحتله ، احتل الأول الرأس بل أصبح هو فى الحقيقة كل شيء . فى حركة القناة تقريباً وذلك على حساب « البضائع الجافة » ، بينما أصبحت القناة نفسها فى الواقع قناة البترول فى الدرجة الأولى حتى باتت العلاقة بينهما علاقة مصير عضوية كذلك التى بين منابع النهر وروافده وبين فروعه ومصابه . والحق أننا نستطيع بطريقة ما أن ننظر إلى تدفق البترول عبر القناة كتدفق نهر حقيقى ، نهر البترول ، نهر صحراء العرب الوحيد ، له منبعه ومصبه ومجراه : المنبع الأساسى هو الخليج العربى ، والمصب الأساسى هو أوروبا الغربية ، والمجرى الأساسى هو طريق السويس .

أما موقع القناة من الدورة الدموية للبترول فى العالم بالتفصيل فتوضحه مجموعة الحقائق والأرقام الآتية . فى ١٩٧٣ بلغ إنتاج الشرق الأوسط حول الخليج أكثر من ٧٠٠ مليون طن تمثل نحو ٣٧٪ من الإنتاج العالمى ، ونحو ٤٣٪ من الصادرات العالمى . أما عن استهلاك أوروبا الغربية من البترول ، الذى وصل فى ١٩٧٠ إلى نحو ٥٩٠ مليون طن ، فإن حوالى ٣٥٠ مليون طن منها أى زهاء

النصف (٤٦٪) أتى من الخليج العربي . أما عن القناة ، ففي آخر عام قبل إغلاقها ، أي في ١٩٦٦ ، كان ٩٥٪ من البترول المتقول عبرها يأتي من الخليج العربي ، بينما ذهب ٩٢٪ من بترول القناة إلى أوروبا الغربية وحدها ، والباقي إلى الولايات المتحدة وكندا ، وفي الوقت نفسه قدم البترول ٧٣٪ من إيرادات القناة .

في أبسط صيغة تخطيطية إذن ، تتحدد استراتيجية المواقع الحاسمة في جغرافية البترول في العالم القديم في مثلثين أساسيين ، واحد للإنتاج والاستهلاك ، وآخر للاستهلاك والنقل . فالأول رؤوسه الخليج العربي كقطب الاحتياطي والإنتاج والصادر ، ثم أوروبا الغربية من ناحية كقطب الاستهلاك الأساسي لبترول الشرق الأوسط ، وأخيراً اليابان في الناحية الأخرى كقطب الإستهلاك الثاني . أما المثلث الآخر فروؤوسه قناة السويس كمركز النقل الأول ، ثم أوروبا فالإيابان . فاذا جمعنا المثلثين معاً فانهما يندغمان في شكل معين أو شبه منحرف تقريباً أطرافه هي رباعية اليابان — الخليج — القناة — أوروبا الغربية . وتلك هي الدائرة الكهربائية الأساسية لحركة البترول في نصف الكرة الشرقي .

بهذا الهيكل الأساسي في الذهن ، يمكننا الآن أن نفهم كل التطورات التي تعرضت لها القناة في السنوات الأخيرة وعلاقات التنافس أو التوازن المحيطة بها . فالقناة طريق ، وكل طريق فهو

موقع ، وكل موقع فهو نسبي ، وكل تسبي فهو متغير . وذلك بالدقة صميم الموقف ومفتاحه . فكل طريق جغرافي جديد أو بديل ، وكل وسيلة تكنولوجية جديدة لنقل البترول ، وكل تغيير في توزيع حقول إنتاج أو أسواق استهلاك البترول ، فضلا عن كل بديل ، مستحدث للبترول نفسه ، أو بعبارة شاملة كل تغيير في جغرافية النقل والإنتاج والاستهلاك ، يعد بمثابة متغيرات تنعكس آثارها مباشرة على القناة إن سلباً أو إيجاباً ، وتعيد تقييمها إلى حد أو آخر ، بل ويمكن نظرياً أن تنتهي إلى عملية أسر نقل خطيرة . وعلى هذا الأساس يمكننا أن نحصر التحديات الرئيسية التي تواجه القناة في ثلاث : متغيرات البترول ، الأنابيب ، الناقلات العملاقة .

متغيرات البترول

أول ملاحظة هامة هنا هي أن قيمة الإنتاج والاستهلاك بالنسبة للقناة تتحدد أساساً بموقعها شرقاً أو غرباً . فالقيمة كل القيمة هي لكل إنتاج يقع شرق القناة (الخليج العربي) ولكل استهلاك يقع غربها (أوروبا الغربية) ، بينما لا قيمة تقريباً أو إطلاقاً لكل إنتاج يقع غرب القناة (المغرب الغربي وغرب أفريقيا) ولكل استهلاك يقع شرقها (اليابان) . ولما كان صاخر الخليج العربي يكاد يتوزع بالتصنيف ما بين شرق القناة (اليابان وآسيا والهادي) وغربها

(أوروبا الغربية والولايات المتحدة وكندا) ، فان موقف القناة ابتداءً يأتي بالتقريب عند نقطة التعادل ، لا أكثر من أسف ولا أقل.

ثم بعد هذا فانه كلما زاد أو ظهر إنتاج غرب القناة كلما كان مفقوداً بالنسبة لها ، وإن لم يكن بالضرورة مسحوباً منها أو على الأقل محسوباً عليها . وعلى سبيل المثال ، فان الإنتاج في تلك المناطق غرب القناة ، لا سيما في ليبيا ثم نيجيريا ، لم يطرط طفرته الكبرى إلا بعد إغلاق القناة مباشرة واستفادة منها . ولهذا أيضاً نجد أوروبا الغربية تستمد الآن نحو ثلث وارداتها من شمال أفريقيا ونسبة هامة أخرى من غرب إفريقيا ، بينما انخفضت حصة الخليج إلى نحو نصف وارداتها . وعلى العكس من هذا ، كلما زاد الإنتاج شرق القناة كلما كان أفضل ، إذ يصبح عميلاً مضافاً إليها .

ولهذا جميعاً فان الأهمية كل الأهمية في دورة البترول بالنسبة للقناة تذهب إلى القطبين الخليج — أوروبا الغربية ، وثلاثتها تؤلف معاً بالفعل شريان حركة البترول المحورى . غير أنه للأسف قد نشأ على جانبي هذا المحور ، كجناحين منفصلين على يمين القناة وشمالها ، تياران أقل حجماً ولكنهما معاً لا يقلان وزناً ، ومن ثم يأتیان على حساب القناة ولغير صالحها . وهذان هما على الترتيب تيار الخليج — اليابان وتيار إفريقيا الشمالية والغربية — أوروبا الغربية . بعد ذلك يلاحظ أنه كلما كانت مناطق الإنتاج في الشرق

رأسواق الاستهلاك في الغرب أقرب إلى القناة موقعاً ، كلما كان ذلك أفضل لأنها ترتبط حينئذ ارتباطاً حتمياً بالقناة ، والعكس كلما كانت أبعد . ولهذا فإن من حسن الحظ زيادة الاستهلاك المطردة في أوروبا الجنوبية ، تميزاً لها عن أوروبا الغربية ، أو الواجهة المتوسطية وليس الأطلسية ، أو قل رمزاً تريست لا روتردام .
فبينما يمكن للأخيرة أن تعتمد على غير الخليج وغير القناة ابتداء من الكاريبي حتى غرب أفريقيا ، فإن الأولى لا تجد أفضل منهما ولا بديلاً عنهما . وبالمثل فإن توسع مجال استهلاك بترول الشرق الأوسط وتسويقه في قلب أوروبا الوسطى والشرقية أخيراً ، امتداداً لنشاطه المتعاظم في أوروبا الجنوبية ، ثم تكاثر مد أنابيب الناقل من الأخيرة إلى الأولى وبخاصة خطى تريست وجنوه ، كل ذلك في مصلحة القناة .

وفيما عدا هذا يلاحظ أن تكاثر حقول البترول وأحواضه الجديدة في العالم خاصة في ألاسكا وكندا وبحر الشمال ، نتيجة الجهود المستميتة التي تبذل للتقليل من الاعتماد على بترول العرب والشرق الأوسط ، لا يمكن أن تؤثر كثيراً لا على الموقف التجاري الاحتكاري للمنطقة ولا على حجم حركة النقل في القناة : فأغلب هذا الإنتاج يذهب إلى الاستهلاك المحلي ولا يتحرك بعيداً . كما أن زيادة الاستهلاك العالمي المطردة سنوياً مستمرة على العموم ، نحو ٨٪

في المتوسط ، حتى وصل الإنتاج العالمي في ١٩٧٣ إلى ٢٨٤٨ مليون طن ، دخل منها في التجارة البولية نحو ١٦٣٧ مليوناً تمثل نحو ٥٧٪ من مجموع التجارة البحرية العالمية .

وإذا كانت أزمة البطاقة الراهنة قد دفعت الدول المستهلكة إلى خفض استهلاكها أخيراً بنحو ٢ بليون برميل يومياً لضغط إنفاقها والضغط على سوق أسعار البترول ، وكانت الدول المنتجة كذلك قد خفضت إنتاجها حفظاً لثروتها الطبيعية و للأسعار الجديدة وذلك بنسب تتراوح بين ١٠ ، ٢٠ ، ٣٠ ، ٥٠٪ في بعض دول الخليج ، فتلك جميعاً اتجاهات مؤقتة وعلى المدى القصير . وفي جميع الحالات فهما تكاثرت وانتشرت مناطق الإنتاج في العالم فسيظل الشرق الأوسط هو مركز الثقل والقناة هي الممر الأساسي .

وأخيراً ومن جهة أخرى ، فإن انتشار التصنيع وتقدم المستوى الحضارى والمعيشي والحاجات الاستهلاكية في العالم الثالث منذ التحرير يدعو إلى زيادة الإنتاج والاستهلاك والتبادل العام في العالم كله ، في الوقود كما في الحامات والسلع والمصنوعات . وكل هذا يمثل سوقاً متوسعة أمام القناة ، كما أن المضائق الحاققة ستلعب في حركتها دوراً متزايداً وهاماً باستمرار واطراد. أما عن بدائل البترول والحديث المتواتر عن البحث عنها فهو ، على جديته وخطورته ، لا ينتظر أن يؤثر على دور البترول في المدى القريب ، وسيظل البترول « ملكاً » والقناة سيدة الموقف طويلاً طويلاً .

خطر الأنابيب

تتلخص استراتيجية الأنابيب في أنها اختزال للمسافة . فالمسافة من الخليج إلى المتوسط بطريق السويس تبلغ ٤٥٠٠ ميل ، بينما لا يزيد طول التابلاين ، أطول أنابيب المشرق العربي ، عن الألف إلا قليلا . فهناك على الأقل ٣٥٠٠ ميل و فرأ ، ترى بعدها سلسلة من الوفورات الاقتصادية المترابطة : في عدد الناقلات عبر المتوسط ، في عدد رحلات الناقلات ، في النفقات الأولية والصيانة والتشغيل .. الخ . وإذا كانت تلك هي نقاط القوة في الأنابيب ، فان ضعفها يكمن في قلة المرونة بسبب ثباتها ، كما أنها تتعرض لخطر التوقف في فترات الإزمات السياسية نتيجة لوقف الضخ أو للنسف . كذلك فرغم أن رسوم المرور في الأنابيب بدأت أقل منها في القناة كثيرا ، إلا أنها أخذت تتصاعد على أساس مبدأ المثل حتى أصبح الفارق ضئيلا . ولهذا فميزة الأنابيب على القناة هي ، على عكس الشائع ، أقل ما تكون في عنصر الرسوم . وعموماً يقدر مجمل الوفورات الاقتصادية للنقل بالأنابيب مقارنة بتكاليف القناة بنحو الثلث أو يزيد قليلا . ومن الواضح في المحصلة النهائية ، إلى هذا المدى ، أن كلفة الأنابيب لا شك ترجح كفة القناة .

وأنابيب المشرق العربي تؤلف مروحة تنتهي في الشام ، شبكة

العراق أقدمها ، وتابلاين السعودية أحدثها ، وكلها يعمل حالياً بكامل طاقته (توقف الضخ في التابلاين أخيراً لأسباب خاصة). وتبلغ طاقة أنابيب العراق ٥٥ مليون طن ، والتابلاين ٢٥ مليوناً ، فالمجموع ٨٠ مليوناً ، أى ما يعادل نحو نصف تصريف القناة قبل إغلاقها (١٧٣ مليون طن) . وإذا كانت الأنابيب بهذا منافساً للقناة لا شك فيه ، فإن اليد العليا تظل للقناة ، بل كثيراً ما عمل التابلاين بالذات بأقل من كامل طاقته ، وذلك تحت منافسة القناة . وعلى أية حال فإن إنتاج الشرق الأوسط من الضخامة بحيث تستوعب حركته كل طاقة القناة والأنابيب جميعاً دون مزاحمة أو منافسة خطيرة .

أما عن مشاريع الأنابيب الجديدة ، فلقد كانت هناك دائماً قائمة دسمة من المشاريع تبعد كلها ببتروال الشرق الأوسط عن القناة ، ولم تتحقق لأسباب أو أخرى لكنها تكاد تشير إلى نهاية عصر الاندفاع على بناء الأنابيب . فتعدد الدول التي لا بد أن تمر بها الأنابيب ، والتعارض الكامن أحياناً بين مصالح الإنتاج والمرور بالنسبة للدول إنتاج البترول نفسها ، وعدم الاستقرار السياسى فى المنطقة من وجهة نظر المستثمرين الأجانب ، وأخطار تدمير الأنابيب أثناء الأزمات السياسية والحروب مع إسرائيل ، وكذلك خطر التأميم .. الخ ، كل ذلك لم يعد يشجع الشركات الأجنبية على

التوسع في الأنابيب . ومما له مغزاة أن أنبوباً جديداً ، باستثناء الخط الإسرائيلي العدو ، لم ينشأ في المنطقة منذ مُدَّ التابلاين في الخمسينات الباكورة :

غير أن هناك الآن ومنذ تفاقت أزمة الشرق الأوسط وأغلقت القناة عودة إلى سياسة الأنابيب . فثمة قيد الإنشاء أنبوب إيراني ينتهي في تركيا ، وهناك حديث عن أنبوب عراقي آخر ، هذا فضلا عن سوميد مصر ، دون أن نذكر الخط الإسرائيلي . وتبلغ طاقة الأخير ٢٢ مليون طن ، يمكن زيادتها إلى ٦٠ مليوناً ، ولو أن حركته الفعلية غير ثابتة وغير معروفة بدقة . هذا بينما أن طاقة الأنبوب الإيراني المخططة هي ٦٠ مليون طن . فإذا أضفنا سوميد ، وطاقته المقررة ٨٠ مليوناً ، لكان مجموع طاقة أنابيب المنطقة ٢٨٠ مليون طن ، أي ما يزيد بحوالي الثلثين عن آخر طاقة للقناة أو ما يعادل نحو نصف صادرات الشرق الأوسط الذاهبة غرباً ، أو أخيراً ما يناهز كمية البترول المنقولة بطريق الرأس حالياً . ولما كانت صادرات الشرق الأوسط الذاهبة غرباً لا تعدو نصف إنتاجه ، حيث يذهب النصف الآخر شرقاً ، فإن هذا لا يترك للقناة مستقبلاً أكثر من ربع صادرات المنطقة كحد أقصى .

ولا جدال أن هذا يشير إلى خطورة المنافسة ، كما أن الوضع كله يثير قضية المنافسة بين البر والبحر ، أو الصراع بين الطريق

برى والطريق البحرى . فلقد كانت هناك دائماً طوال التاريخ علاقة عكسية بين الطريقين فيما يخص تجارة المرور حول الجزيرة العربية وعلى جانبيها : طريق الخليج — الهلال الخصيب ، وطريق البحر الأحمر — مصر . وأنابيب المشرق المعاصرة ما هى إلا إحياء جديد « للأوفرلاندروت » وترجمة عصرية بترولية لطرق القوافل القديمة . وهذا كله يشير إلى أن قدراً ما من التنسيق العربى فى إطار التضامن القومى مطلوب لحفظ التوازن وحسن توزيع الأدوار .

الناقلات العملاقة

على أنه إذا كانت الأنابيب قد ظنت الخطر الذى يمكن أن يهدد القناة ، بينما أن الناقلات هى نقطة قوتها وعميلها الطبيعى ، فقد انقلب الوضع منذ الستينات ، ولم يعد الخطر يكمن فى الأنابيب بقدر ما يتمثل فى الناقلات . ولقد كانت القاعدة الأصولية والتقليدية هى أن القناة ضابط نمو الناقلات حجماً وأبعاداً ، وليس العكس . فكانت الناقلات تبني بمقاسات ومواصفات وغطاس تتحدد كلها تبعاً لإمكانية عبور القناة . ولكن متغيراً جديداً وخطيراً طرأ على الموقف هو الناقلات العملاقة أو الماموث ، تلك « الأنابيب العائمة » المتحركة التى تكمل الأنابيب الأرضية وتتكامل معها فى سلسلة مترابطة عبر البحر ...

ولقد أتى زحف الناقلات الضخمة في البداية وئيداً ولكن أكيداً خلال الخمسينات ، ثم انطلق فجأة بصورة انفجارية في الستينات ، وأصبح الاتجاه العالمى الكاسح والموجه الجارفة في السبعينات ، بحيث لم يعد شك أن الناقلات العملاقة قد جاءت لتبقى ، تهدد بأن تنسخ إلى حد بعيد الناقلات الصغيرة والمتوسطة (الناقله حمولة ٢٠٠ ألف طن مثلاً تبتلع حمولة ٢٠ ناقله فئسه ١٠,٠٠٠ طن وتكاد تلغى الحاجة إليها) وتوشك أن تصبح « موضه » العصر بل علامة عصر ومعلم حضارة وحتم المستقبل . وفى هذا التطور الثورى كان لإغلاق القناة ١٩٦٧ بالتحديد فعل الزناد ، فهو الذى دفع إليه كما مكن له .

حتى الخمسينات مثلاً ، كان متوسط حمولة الناقله العادية بضعة أواحدة آلاف ، ثم فى الستينات ارتفعت إلى بضعة أو عدة عشرات من الآلاف ، وهى الآن فى السبعينات تدور حول بضعة أو عدة مئات من الآلاف . ففي ١٩٦٠ كانت حمولة الناقلات فئسه ١٠,٠٠٠ طن تعادل ٦٠ ٪ من حمولة كل الناقلات العابرة فى قناة السويس . أما اليوم فقد تكاثرت الناقلات فئات ١٠٠ ، ٢٠٠ ، ٣٠٠ ألف طن ، وكل يوم تزايد نسبها فى الأسطول العالمى عديداً وحمولة ، بينما توجد تحت البناء ناقلات فئات ثلث ونصف المليون ، كما قد لا يكون بعيداً اليوم الذى تدشن فيه أول ناقله مليونية ؟

وعلى سبيل المثال قبل ١٩٦٧ كانت نسبة حمولة
لناقلات فئة + ٨٠,٠٠٠ لا تتجاوز ٤٪ من المجموع ، ولكنها
في ١٩٧٣ وصلت إلى ٤٧٪ . كذلك الناقلات حمولة + ٢٠٠,٠٠٠
بلغت في ١٩٦٨ نحو ٧,٠٪ فقط من المجموع ، ارتفعت إلى ١١٪
فالي ١٦٪ ثم إلى ٣١٪ ما بين ١٩٧١ ، ١٩٧٣ . وفي آخر عام ١٩٧٣
سجلت اللويدز أن بالعالم ٣٦٢ ناقلة حمولة ٢٠٠ - ٤٠٠ ألف طن
أو أكثر ، بينما كانت قائمة الناقلات التي تحت الطلب والبناء هي
٣١٧ ناقلة فئة ٢٠٠ - ٣٠٠ ألف بنسبة ٦٦٪ ، ٩٩ ناقلة فئة
٣٠٠ - ٤٠٠ ألف بنسبة ٢٠٪ ، ٦٦ ناقلة فئة + ٤٠٠ ألف
بنسبة ١٤٪ . أي أن الاتجاه العالمي كان إلى الناقلات العملاقة
لا شك ، مع تركيز ملحوظ حول شريحة ٢٠٠ - ٣٠٠ ألف طن .
إنه ميكانيزم السلم الصاعد *escalator* ، وتصاعد في التصاعد بلا
توقف أو حدود .

بل إلى حدود ! فكما أن للناقلات العملاقة نقاط قوتها ، فقد ثبت
أن لها نقاط ضعفها التي تزايد باطراد بعد حد معين . والمرونة نقطة
قوة واضحة في الناقلات ، فلها حرية الحركة من تغيير المسار وسرعة
تتبع طلبات السوق عرضاً وطلباً والتلاؤم مع مقتضيات المنافسة . الخ .
ولها من الناحية السياسية ضمان الأمن ، فمن وجهة نظر الشركات

الأجنبية يكاد « أسطول الناقلات يكون الشيء الوحيد الذى لا يمكن للدول المنتجة أن تؤممه » ! ولكن نقطة القوة الكبرى والحاسمة هي يقيناً الناحية الاقتصادية ، أى تكلفة النقل . ذلك أنه كلما زاد حجم الناقلات ، كلما قلت تكلفة البناء بالنسبة للطن ، وكذلك تكلفة التشغيل ، ومن ثم فى النهاية تكلفة النقل . وقد وصل هذا الانخفاض إلى حد أن تكاليف نقل الطن بالناقلات العملاقة عن طريق الرأس أصبحت أقل من تكاليف نقله بالناقلات الصغيرة عن طريق السويس ، بل وحتى لو لم تفرض على الأخيرة أى رسوم مرور على الإطلاق .

وهذا هو الخطير فى الأمر . فرغم فارق المسافة الضخمة الذى كان يعطى الأولوية المطلقة للقناة ، انقلب الموقف رأساً على عقب . ومعنى هذا أنه بعد أن كان عامل المسافة يحدد التكلفة ، تغلبت التكلفة على عامل المسافة ، أى التكنولوجيا على الجغرافيا . وفى النتيجة ورث الرأس تيار بترول الخليج الذاهب غرباً إلى أوروبا ، فبلغت كمية البترول المنقول بطريقه إلى أوروبا ٢٦٠ مليون طن فى ١٩٧٠ ، ارتفعت إلى أكثر من ٣٠٠ مليون فى ١٩٧٣ أو بعدها (وهذا ، بالمناسبة ، يعادل نحو ضعف الرقم القياسى لبترول القناة قبل إغلاقها) .

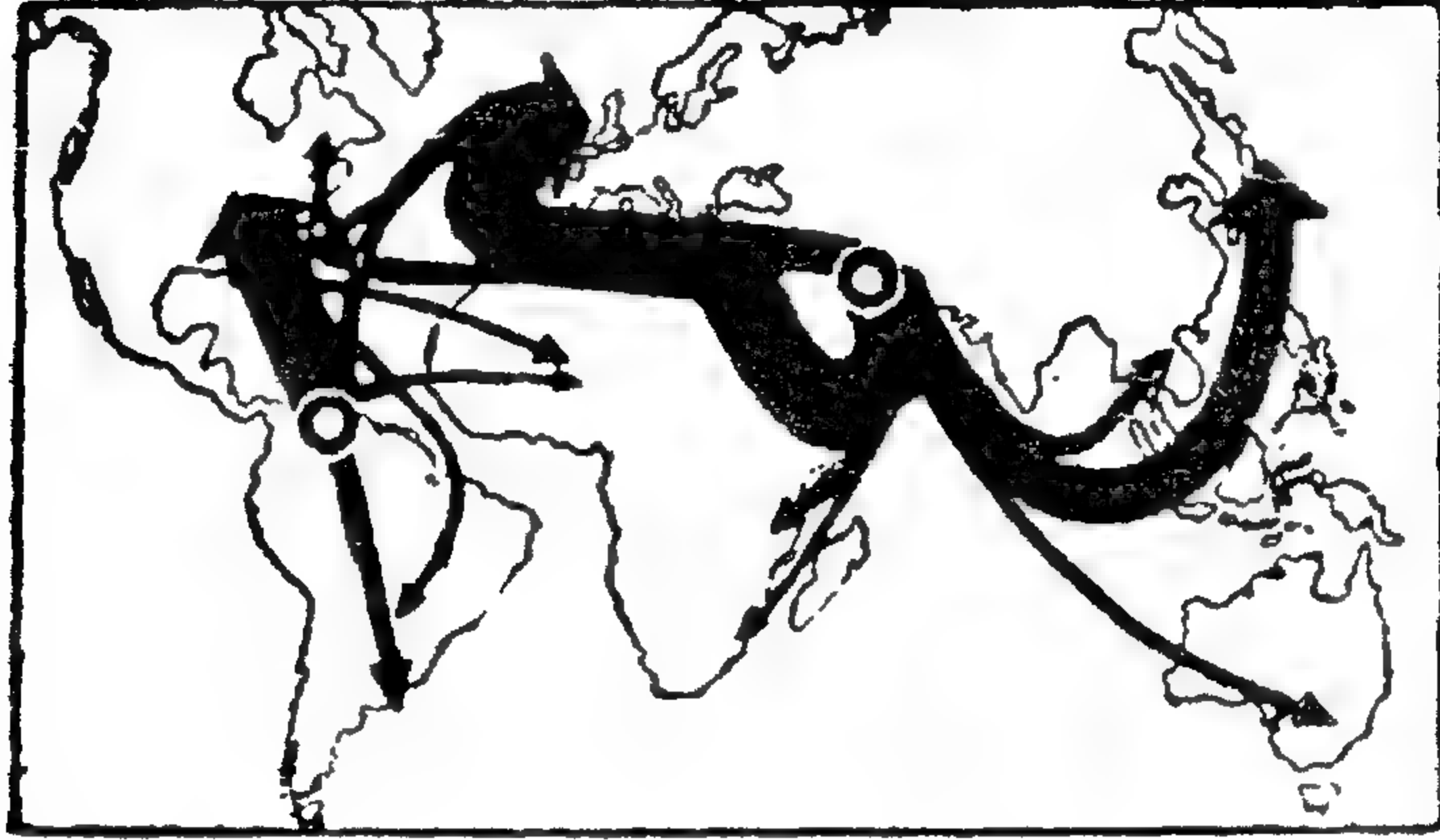
من الناحية الأخرى ، هناك نقاط الضعف . فبعض ما تكسبه

الناقلات العملاقة من مرونة في البحر ، تفقده حين تقترب من اليابس . فعدد الموانئ ، ومن باب أولى عدد الأخواض الجافة ، الصالح لاستقبالها في العالم عمقاً واتساعاً وتجهيزاً قليل للغاية ، الأمر الذي يحد من حريتها في الحركة ويستلزم إنشاءات هندسية معقدة وإنفاقات أولية ضخمة تضاعف من حجم الاستثمارات الرأسمالية اللازمة فتخفف من هامش الربح النهائي . حتى بعض المضائق والممرات البحرية الطبيعية كمضيق ملقا والقنال الإنجليزي ، ودعك من الموانئ نفسها ، لا تكاد تصلح للناقلات العملاقة بغاطسها الكبير . والموانئ نفسها ، وهي تقليدياً تعاني من مشكلة المكان وضيق المساحة خاصة إذا احتضنتها الجبال ، لا تجد متسعاً لتخزين كميات البترول الهائلة التي يمكن أن تجلبها الناقلات العملاقة .

وحتى في البحر نفسه ، فإن المشكلة ليست بالهيئة : فأخطار الملاحة والحوادث قائمة ، لا سيما في قطاعات المحيط الخطرة ، بكل ما تعني من خسائر مادية جسيمة فضلاً عن أخطار التلوث الرهيبة — تذكر غرق الناقلة توري كينيون — الأمر الذي يرفع رسوم التأمين البحري بدورها أيضاً إلى درجة مائة . وقبل هذا كله فإن الإنفاقات الرأسمالية الإبتدائية في إنشاء الناقلات العملاقة بأهظة للغاية وتبتلع استثمارات ضخمة . والأهم من ذلك ، أخيراً ، أنه بعد نقطة معينة — حوالى علامة ربع المليون — تزداد تكاليف البناء

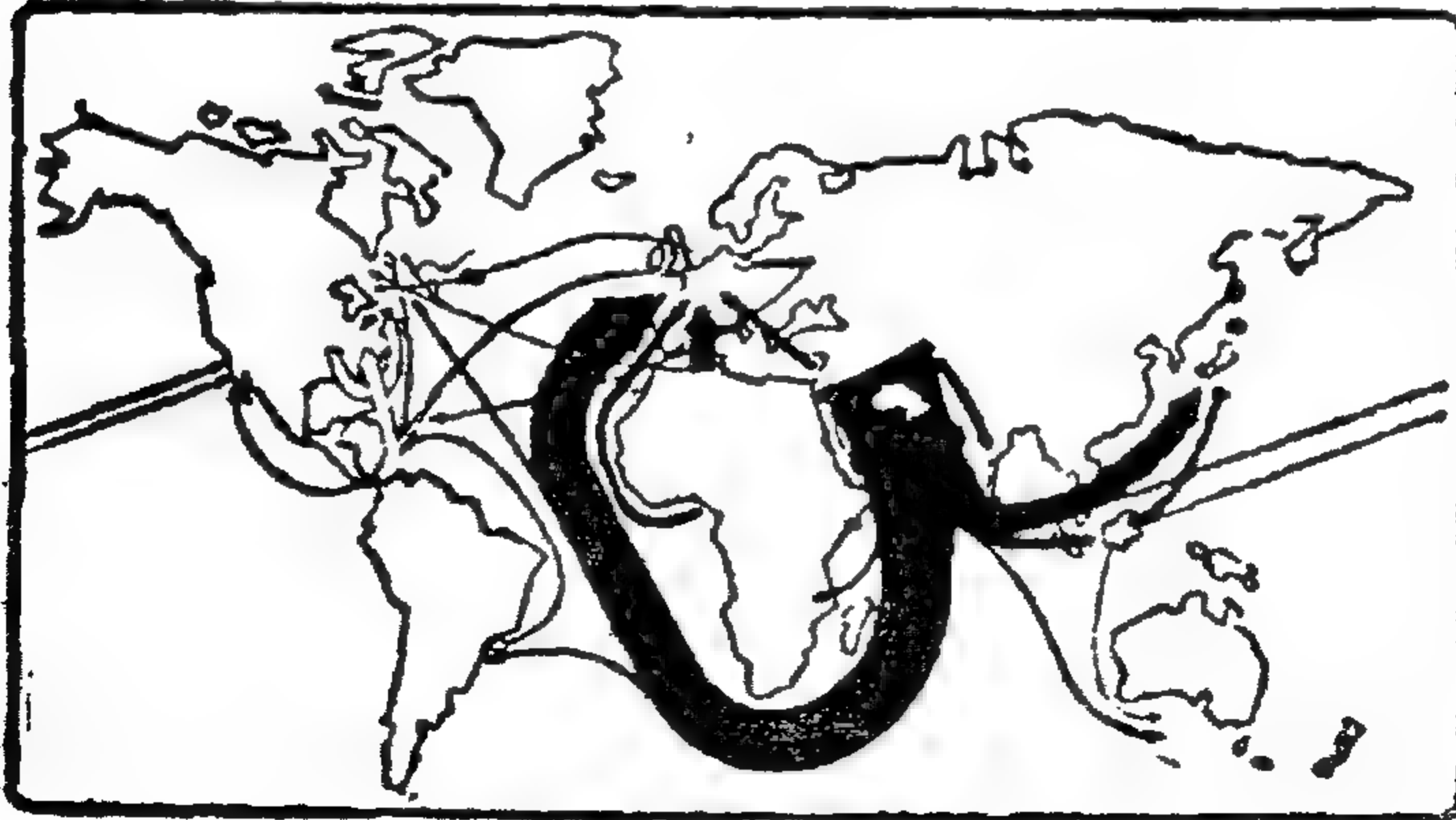
والتشغيل والصيانة بمعدلات غير متناسبة مع وفوراتها الحدية بحيث تتضاءل أو تتلاشى المنفعة الحدية لوفورات الحجم .

وهذا كله ما يفسر بلا شك التطورات العكسية التي طرأت مؤخراً على عالم الناقلات العملاقة . فلأول مرة وفي الفترة الأخيرة قلت طلبات بناء الناقلات الجديدة حمولة ١٥٠ ألف ، ٢٠٠ ألف طن وأكثر ، بينما عادت إلى الزيادة طلبات بناء الناقلات الأصغر حجماً . وخلال ١٩٧٤ لم تتلق ترسانات بناء الناقلات في اليابان أى طلب جديد على الناقلات حمولة ٢٠٠ ألف طن فأكثر ، بل وباتت تشكو نقصاً حاداً في طلبات البناء الجديدة . أكثر من هذا ، فلأول مرة تعرف الناقلات العملاقة البطالة الحقيقية . فبعد أزمة الطاقة الأخيرة ورفع أسعار البترول فخفض الاستهلاك في الغرب قـالـإنتاج في الشرق الأوسط ، وجدت أكثر من ٥٠ إلى ٦٠ ثم ١٠٠ ناقلة عملاقة نفسها في البحر عاطلة بلا عمل . وأخيراً جداً ، وبعد تزايد كساد منوك الناقلات العملاقة ثم قرار إعادة فتح قناة السويس ، أعلن في صناعة السفن إلغاء بناء ٣٦٥ ناقلة ضخمة مجموع حمولتها الكلي أكثر من ٩ ملايين طن . لقد انفجرت أخيراً فيما يبدو ، كما قال أحدهم ، « فقاعة الناقلات العملاقة » ، وإن ظلت بطبيعة الحال خطراً له وزنه .



انقلاب النقل بعد اغلاق القناة

الخريطة العليا توضح وحركة البترول قبل الاغلاق والخريطة السفلى
تعرض تحول مسار البترول الى طريق ترانس الرجاء الصالح



القناة والناقلات

أما القناة فقد أدركت منذ البداية معنى التحدى وقبالته — ولم يكن لها بد من أن تقبله — على الفور ، وذلك بتجديد شبابها ، أعني بالتوسع والتعميق ، توسيع القطاع وتعميق الغاطس . (العلاقة — بالطبع — حتمية بين البعدين الأفقى والرأسى ، فكل توسيع يعنى ويستدعى التعميق بالضرورة . والتوسيع — بالمناسبة — يتم كقاعدة على الضفة الشرقية وحدها كفراغ عمرانى غير مأهول تقريباً ، بعكس الضفة الغربية حيث تتكدس كل مرافق ومظاهر الحياة فى منطقة القناة) .

هكذا توالى المشروعات المتتابعة والطموح التى بدأت بعد إزالة آثار عدوان ١٩٥٦ والتى توجهها مشروع ناصر . وهكذا أيضاً باتت القناة تنمو مع الناقلات بعد أن كانت هذه هى التى تنمو معها . وبعد أن كانت الناقلات تحبب فى رعاية القناة ، شبت عن الطوق فدخلنا معاً فى سباق عنيف . ففى ١٩٦٠ أمكن للناقلات حمولة ٤٥ ألف طن أن تعبر القناة ، بعد أن كان الحد الأقصى ٣٥ ألفاً فقط . وفى أوائل ١٩٦٢ استقبلت القناة أكبر ناقلة فى العالم تم بناؤها حتى ذلك الوقت .

أما مشروع ناصر فكان هدفه عبور الناقلات حمولة ٧٠ ألف

(م - ٦ قناة السويس)

طن ، مع ازدواج القناة بحيث تتضاعف الحركة فيها إلى عملية ذات اتجاهين . وكان المشروع قد قطع شوطاً طيباً بالفعل حين أتى عدوان ١٩٦٧ الغادر لا ليغلق القناة ويوقف كل شيء فقط ، ولكن كذلك ليتر علاقة الارتباط بين القناة والناقلات وليضع نقطة افتراق خطيرة بينهما .

ذلك أنه منذ جثم العدوان الإسرائيلي على المنطقة مرت مياه كثيرة في القناة — ولاسفن على الإطلاق . فقد انجذرت الملاحة البحرية برمتها وعلى رأسها البترول إلى طريق الرأس في الجنوب . وانطلق مد تضخم الناقلات العملاقة — وقد تجررت من ضبط أو تحكم عنق زجاجة القناة مثلما ساعدتها إمكانيات وإنجازات التكنولوجيا الحديثة المذهلة — انطلق بصورة جارفة ، نكاد نقول متوحشة ، لكي تتناسب مع اقتصاديات الرحلة الجديدة المضاعفة ، إلى أن وصلنا الآن إلى وضع جديد في هندسة السفن تبنى فيه الناقلات لا لكي تعبر القناة ولكن لكي لا تعبر القناة ، وتفصل فيه على « مقاس » رأس الرجاء لا على مقياس قناة السويس .

فبعد أن كانت الناقلات التي يمكنها عبور القناة بكامل حمولتها تمثل ٧٤٪ من حمولة الأسطول العالمي ، ستخفض هذه النسبة إلى ٢٨٪ في ١٩٧٥ ثم إلى ١٨.٩٪ في ١٩٨٠ . والمقدر أن خمس أسطول الناقلات العالمي هو الذي يستطيع الآن أن يستخدم القناة وهو محمل

حمولة كاملة ، كما أن أقل من نصف هذه السفن هي وحدها التي تعد مناسبة وقادرة على استخدامها . لقد أصبحت ناقلات اليوم السائدة ناقلات « محيطية » وليس من أسف « قنالية » ، وعاد نمط جغرافية نقل العصور الوسطى إلا أنه في صورة عصرية بالغة الحداثة تتفق مع قمة تكنولوجيا القرن العشرين .

والسؤال الآن : ما مغزى هذا التطور الخطير ؟ هل قد شبت الناقلات نهائياً عن وصاية القناة أو شقت عصا الطاعة عليها إلى الأبد ؟ أهو إنذار بدورة جديدة وقاضية من الأسر الثقلي ؟ هل انتقل الموقف من منافسة ، متكافئة على أية حال ، بين القناة والأنابيب إلى صراع قاصم ومدمر بين القناة والناقلات أو بين طريق السويس وطريق الرأس ؟ لقد رأينا كيف هزت الأسلحة النووية قيمة القناة بعض الشيء من الناحية الاستراتيجية العسكرية المباشرة ، فهل هزت الناقلات العملاقة بدورها قيمتها التجارية والملاحية ؟ إن تكن الأولى ، فهي لصالح الوطن ، لصالح الأمن المصري ، أما الثانية فلا يمكن إلا أن تكون خطراً داهماً على الاقتصاد المصري . بصيغة أخرى ، هل الناقلات العملاقة هي ملاحياً بمثابة صواريخ النقل البحري الذرية ، يمكن أن تفعل بالقناة اقتصادياً ما فعلت تلك بها إستراتيجياً ؟ لقد خلقت البواخر التجارية والبولارج الحربية قيمة للقناة على مستوى الاقتصاد والاستراتيجية

على الترتيب ، فهل تختفها الآن الناقلات العملاقة والصواريخ النووية على الترتيب نفسه ؟ أفتكون القناة التي غذتها ثورة الانقلاب الصناعي في القرن التاسع عشر ، ضحية الثورة التكنولوجية في القرن العشرين ؟ وأخيراً ، إذا كانت جزيرة الفحم مهد الانقلاب الصناعي وبناءة السفن وسيدة البحار في القرن الماضي ، بريطانيا ، هي بغض النظر عن الدافع والأسلوب أكبر دفعة وعميل للقناة ، فهل تكون نظيرتها ونقيضتها ووريثتها « بريطانيا الشرق الأقصى » ، اليابان التي أصبحت القوة الاقتصادية الثالثة في عالم اليوم ومهد صناعة الناقلات العملاقة وصاحبة أكبر ترسانة لها في العالم ، هل تكون ، دون قصد بالطبع ، عاملاً في دفع القناة إلى الحلف وسلبها الكثير من قيمتها لحساب الطريق والطريقة الجديدة ؟

أيا ما كان في هذه الأسئلة من حقائق أو أوهام أو من مبالغات أو ظلال ، فإن رد مصر عليها جاء عملياً ، هادئاً ، مخططاً ، وواثقاً . فصر ، التي تعرف ربما أكثر من أي بلد آخر أن المكان هو المكانة وأن المنزل هو المنزل ، اختارت أن تتصدى لكل التحديات والأخطار في معركة واحدة وشاملة — ولم لا ؟ — بمبارزة تحوّلها بكلتا يديها وبسيفين في وقت واحد ، بالأنابيب وبالقناة ، وضد الشمال وضد الجنوب . فقد قررت من حيث المبدأ أن تجابه تحدى الناقلات العملاقة بتوسيع القناة إلى الحد الاقتصادي

الأمثل الذى يستعيد معظمها ، ولكن ليس بالضرورة كلها ،
حالياً ومستقبلاً . ولكن لما كان هذا البرنامج يستغرق سنوات ،
فقد رأت أيضاً مد أنبوب بين السويس والاسكندرية - سوميد -
ينوب أولاً عن القناة ريثما تفتح فعلاً ، ثم يستوعب قبل فتحها وبعده
كل ما عسى يعجز من الناقلات العملاقة عن المرور فيها . وبهذا
وبذاك تجمع مصر أولاً بين منطق القناة والأنابيب أو الطريق
البحرى والبرى معاً ولأول مرة ، وترد ثانياً على التحديات بنفس
سلاحها وتحول الداء نفسه إلى دواء .

ولقد يتساءل البعض ، كما حدث بالفعل ، عما إذا كان هذا
الجمع يعنى نوعاً من الثنائية أو الازدواجية ، يجعل من الأنبوب
منافساً أو بديلاً للقناة ، ومن ثم ينطوى على اعتراف ضمنى باهتزاز
قوة الأخيرة . وآخرون تساءلوا عما إذا لم يكن هذا الأسلوب يحل
مشكلة منافسة الأنابيب بطريقة تشبه طريقة شركات السكك
الحديدية حين كانت تواجه منافسة السيارات بأن تشتريها ، فلقد
يضمن هذا حياة الشركات ولكنه لا يمنع نهاية القطار المحتومة وربما
عجل بها . غير أن الحقيقة أبعد ما تكون عن هذا وذاك . فأولاً ،
لا تعارض بالضرورة بين القناة والأنبوب ، بل كلاهما يتكامل مع
الآخر فى تدعيم الاقتصاد الوطنى دون تناقض أو مزاحمة . بل
من المتصور فوق هذا أن يتضاعف كل منهما يوماً ما بحسب حاجة

السوق . فالجمع بينهما إذن ليس ازدواجية بل تراوج ، ولا تخففت
لا تخفيف . والأمر كله تكامل دون تفاضل ، لا سيما أنه أيضاً تكامل
زمني محتاج مطلقاً هو تكامل جغرافي متوازن جيد التوزيع .

سنوميد

فأما الأنبوب ، الذي يستمد اسمه من التركيب المزجي للكلمتي
السويس والمتوسط ، والذي بدأ بالفعل تنفيذه ، فليس جديداً
بالضبط من حيث المبدأ وإن كان جديداً من حيث المسار والتوجيه .
ففي ١٩٥٦ ، بعد أن أغلق العدوان الثلاثي القناة ، تقدم
أوناسيس بمشروع لمد أنبوب أو أكثر بقطر ضخيم بين السويس
وبور سعيد إلى جوار القناة وبمحاذاتها . وكانت الطاقة المقترحة
تتراوح بين ٤٥ ، ٥٥ مليون طن سنوياً . أما الفكرة فهي حل
مشكلة إغلاق القناة المؤقتة حينئذ ، ثم حل مشكلة الازدحام المتوقع
في حركة القناة مستقبلاً . غير أن الاقتراح لأمر ما لم يتحقق ، ورنى
الاكتفاء في ذلك الوقت بتوسيع القناة . (ثمة أخيراً حديث عن
أنبوب مماثل لاقتراح أوناسيس مطروح بالتعاون مع إيران .)

أما سنوميد فهو إذاً كائن إحياء لفكرة الأنابيب من حيث هي
مبدأ ، فإنه تختلف في الموقع والطاقة . فابتعاداً عن الأخطار العسكرية
الكامنة في منطقة القناة والتي تسببت في إغلاقها أكثر من مرة ،
فإنه لا يكررها ولا يواربها بل ينأى عنها إلى أقصى المصريح سعيًا

إلى مزيد من الأمن ، كما أنه سيكون خطأ مدفوناً تحت السطح وليس فوقه . من هنا تحدد مساره بالسويس - القاهرة - الاسكندرية ، أى بروثوس الخليج فالضعيد فالدلنا على الترتيب . ولأن لمصبات الخط ومضخاته ومنشآته طبيعتها وضروراتها الخاصة التى قد تتعارض مع الظروف العمرانية والسكنية فى تلك المدن ، وضماناً أيضاً لحرية الحركة والتخطيط والنمو ، تحدد الموضع الدقيق للخط فى ضواحيها البعيدة : الأدبية - الجزيرة - سيدى كرير على الترتيب .

طاقة الأنبوب المقررة ٨٠ مليون طن سنوياً . أما التمويل - ٣٦٠ مليون دولار ، نحو ثلاثة أرباعها بالعملة الصعبة - فقد شاركت فيه دول ومصالح عالمية عديدة عربية وأجنبية من أبرزها إيطاليا بالذات . وهذا إنما يعكس الثقة فى المشروع واستراتيجيته ، وكذلك التضامن العربى الواعى ، فضلاً عن المصلحة الكامنة والمرتبطة لدول بعينها فى موقع مصر الاستراتيجى على الدوام . أما عن التشغيل ، فستأتى الناقلات العملاقة من الخليج لتفرغ شحناتها فى الأنبوب عند السويس ، فتدفعها مضخاته حتى الاسكندرية حيث تتلقاها مجموعة أخرى من الناقلات العملاقة لتشحنها إلى موانئ البحر المتوسط وغرب أوروبا . وطبقاً للتقديرات الفنية ، التى تحسب أيضاً حساب متوسط عدد رحلات الناقلة الواحدة فى العام على مرحلتى الطريق جيئة وذهاباً ، فإن تكاليف نقل الطن فى سوميد

ستكون دائماً وفي كل الأحوال أقل من مثيلها بطريق الرأس ،
بل وكلما ارتفعت أسعار النقل العالمية عموماً كلما زادت أفضلية
سوميد الاقتصادية . والنتيجة الصافية أن الخط قد تغلب على منافسة
الرأس وضمن تفوقه عليه .

قناة مجددة

عادت كفاءة القناة الآن كما كانت عليه عشية عدوان يونيو ،
بمعنى أن غاطسها عاد إلى مستواه السابق وهو ٣٨ قدماً ، وأن من
الممكن للناقلات حمولة ٧٠ ألف طن أن تمر بسهولة وبكامل
الحمولة ، بينما يمكن للناقلات حمولة ١٥٠ ألفاً أن تمر فارغة أو
بالصابورة ولكن ليس بكامل الحمولة . وتلك هي حدود الناقلات
التي يمكن للقناة مباشرة أن تعتمد على اجتذابها إلى أن يتم مشروع
توسيعها .

أما هذا فينقسم إلى مرحلتين : مرحلة أولى تستهدف توفير
غايطس عمقه ٥٣ قدماً ومرور حمولة ١٥٠ ألف طن بالكامل ،
أي ضعف ما قبل يونيو ، وتستغرق نحو ٣,٥ سنوات . وقد قدر
مؤتمر « مصر والشرق الأوسط في الاقتصاد العالمي » الذي عقد
أخيراً أن طاقة النقل في القناة في نهاية هذه المرحلة سنة ١٩٧٨ ستصل
إلى ٤٩٠ مليون طن . أما المرحلة الثانية فهدفها الوصول إلى غاطس

عمقه ٦٧ قدماً ، ومرور الناقلات حمولة ٢٥٠ ألف طن كاملة الحمولة ، أى نحو ضعف قدرة المرحلة الأولى وأربعة أمثال قدرة ما قبل يونيو . والمرحلة تستغرق ٤ سنوات أخرى ، وتكاليفها ٣٥٠ مليون جنيه مصرى ، نحو ٥٥٪ منها بالعملات الصعبة ساهمت فيها بالفعل الدول العربية البترولية وبعض الدول الصناعية والبنك الدولى بنسب هامة . ومتابعة لتقدير المؤتمر السابق ، فحين تم المرحلة عام ١٩٨١ فستكون طاقة القناة على النقل نحو ١٠٤٠ مليون طن . وهذا الرقم ، الذى يكاد يقارب إنتاج العالم العربى من البترول عام ١٩٧٣ والبالغ نحو ٨٣٠ مليون طن ، يعادل نحو ٢٣,٥٪ من التجارة البحرية العالمية .

معنى هذا كله حين يتم أننا سنكون من الوجهة العملية بازاء قناة جديدة تماماً أو تقريباً أكثر منها حتى مجددة ، إذ لا يكاد يكون لها علاقة بالقناة المتواضعة التى تركها الاستعمار غداة التأميم ، ودعك من البداية وقت الإنشاء . (فى ١٨٧٠ كان الغاطس ٧ أقدام والقطاع المائى ٣٠٤ أمتار مربعة ، وفى ١٩٦٦ كان الرقمان ٣٨ ، ١٨٠٠ ، وبعد المرحلة الثانية من التطور سيكونان ٦٧ ، ٤٢٠٠ على الترتيب) . أى أننا فى الواقع قد أضفنا من قبل قناة جديدة إلى القناة القديمة . أما بعد أن تم ملحمة التطوير ، فلن تكون القناة القديمة أكثر من نواة أولية ، ولا نقول بدائية . ومن الطريف

أن القناة في أيام نشأتها الأولى كانت تُسمى « ترعة » السويس ،
ولمّا كذلك حقاً إذا قيسَتْ بقناة اليوم والعد .

لقد كانت السويس برزخاً ، فركها الاستعمار ترعة ، ولكن
التأميم حولها إلى قناة ، وقد وجب الآن أن تتحول إلى « مضيق »
صناعي بمعنى الكلمة . وبقيناً إذا كانت قناة بنما ، ودورها ومجالها
الجغرافي أصغر بكثير ، تبحث حثيثاً عن مضاعفة نفسها بقناة أخرى
لمواجهة الزيادة المنتظرة في الحركة الدولية ، فان قناة السويس
بالتوسيع والازدواج أولى وأجدد . وليس هناك خطر حقيقي أن
يقصر الطلب عليها وعلى استخداماتها يوماً مادون أبعاد كل توسيع
منظور ، كما أن عائدات بضعة أعوام كفيلة دائماً بتغطية نفقات
كل مشروع مرحلي للتوسع الكبير .

والسؤال الآن : ماذا بعد التوسيع ؟ قائما القضية الحرجة هي :
ما الذي سيدعو الناقلات العملاقة التي ربطت نفسها بطريق الرأس
إلى أن تهجره وتتحول إلى القناة - إلا أن يكون ، بالطبع ، عامل
التكلفة الاقتصادية ، يعني إلا أن تكون القناة أرخص مما يعرض
بل يرغم على التحول ؟ هكذا على الفور تتحول القضية إلى مسألة
صراع اقتصادي بحث وحسابات التكلفة النسبية الدقيقة « ومناقشة
قطع رقبة » منافرة : بل قد يعتمد بعض أصحاب الناقلات العملاقة
إلى استبعاد سفر الأصل من مضاريف التشغيل لفترة ما ، وذلك

لكنى تظل ستفهم تعمل حول الرأس وقادرة على منافسة القناة .
ولئن كان من مصلحة العالم كله ، كما من مصلحة مصر ، أن
تعود القناة بأسرع وقت وبأقصى كفاءة ، فلا ينبغي أن نتجاهل
أنه في ظل الظروف المؤقتة الراهنة قد أصبح هناك مجموعة جديدة
قوية ومؤثرة من المصالح المكتسبة تجد مصالحها في بقاء تلك الظروف
وتحيد عودة القناة . وعلى المستوى الاقتصادي البحت ، أى الصناعة
والتجارة والتقل ، يمكن أن نحصر ثلاث فئات من المصالح لا تريد ،
أو لا يهمها ، فتح القناة .

أولاً ، رجال صناعة السفن العالمية ، فهم يفضلون بقاءها
مغلقة لأن فتحها سيؤدى على المدى القصير إلى تقليل أرباحها بدلا
من زيادتها ، لأن طريق القناة الأقصر سيحتاج إلى عدد أقل من
الناقلات الضخمة لنقل نفس الكمية من بترول التجارة الدولية ،
أى أن هذا سيؤدى فجأة أو بالتدريج إلى بطالة حادة في الناقلات
التي أصبحت تعاني من قبل من فائض كبير . أما على المدى البعيد
فلا يهم بالنسبة لمعظم السفن أن تفتح القناة أو لا تفتح ، لأن بوسعها
كما فعلت من قبل أن تدبر طاقات الشحن وخدماته التي تناسب
كلتا الحالتين .

ثم هناك ، ثانياً ، أصحاب الناقلات المستقلة ، وأغلبهم من الأفراد
المليونيرات ، فهؤلاء تمثل القناة بالنسبة لهم تهديداً أكثر من شىء .

يبشر بالخير . أما عن شركات البترول العالمية الكبرى التي تعتبر مسئولة فعلا عن تسيير الناقلات ، فالأمر كله يتوقف عندهم على النفقات والتكاليف النسبية .

ثالثاً ، وأخيراً ، هناك رجال صناعة بناء السفن ، خاصة في اليابان والسويد وسائر دول غرب أوروبا ، حيث توضع استثمارات بليونية في بناء الناقلات العملاقة . عودة القناة ستؤدي إلى خفض الطلب عليهم ، فخفض أو توقف الإنتاج لديهم ، وبالتالي إلى خسائر رأسمالية فادحة .

صراع النقل البحري

في وجه هذه المصالح المضادة ، انتهت هيئة قناة السويس في أبحاثها المعمقة على آخر متغيرات البترول وحركته إلى أن الحد الأمثل اقتصادياً للناقلات العملاقة يتراوح حول ربع المليون طن ، بعده تتضاءل ميزات الحجم ووفوراته مثلما يتضاءل العدد الفعلي للناقلات نفسها بحيث لا تمثل إلا نسبة ضئيلة نوعاً من أسطول الناقلات العالمي . ومن هنا وجدت الهيئة أن الأنسب لها هي اقتصادياً ومن وجهة تكاليف وعوائد مشروعات التوسيع أن تركز على الناقلات التي تقع حمولتها داخل هذا الحد ، وهي الأغلبية المطلقة . وقد كان على هذا الأساس بالفعل أن حددت الهدف النهائي لمشروع

التوسيع — ٢٥٠ ألف طن كما سبق . أما ما زاد على ذلك فقلة لا تعدو ١٠٪ من مجموع حمولة الأسطول العالمى ، لا تبرر السعى وراءها ولا التكاليف الإضافية لمزيد من التوسيع ، ويمكن بدون خسارة ملموسة الاستغناء عنها ، على الأقل على المدى القريب ، وأهم من ذلك أنها يمكن أن تستخدم القناة فى رحلة العودة فارغة ، أى أنها ليست مفقودة تماماً ، كما يمكن اجتذابها من ناحية أخرى إلى خدمة سوميد .

وليس من المتصور بعد هذا ، ولا العملاء أنفسهم يتوقعون ، أن تكون رسوم المرور فى القناة بعد إعادة فتحها مثل ما كانت فى الماضى عشية يونيو ، أى منذ أكثر من ٨ سنوات حين كان دخل القناة ١١٠ مليون جنيه . لا لأن الرسوم القديمة كانت أصلاً شديدة الانخفاض فقط ، ولا للارتفاع الكبير الذى طرأ على تكاليف النقل والشحن فى العالم ، ولا كذلك للتضخم النقدى العالمى الذى قلل القيمة الحقيقية للعملات ، ولا حتى لضرورة تغطية النفقات الباهظة فى تطهير وتوسيع القناة نفسها ، وإنما أيضاً لأن سعر البترول نفسه بفضل أكتوبر قد قفز بشكل صاروخى فصار خمسة أمثال ما كان قبل يونيو (من أقل من دولارين للبرميل إلى ١٠ — ١١ دولاراً) .

والفهم أن خطة مبصر الموضوع في هذا الصدد خطة موضوعية وواقعية . فقد تحدت الرسوم الجديدة بضعف ما كانت عليه قبل يونيو ، أي بنحو دولارين للطن بدلاً من دولار واحد ، وإن كانت محسوبة من الآن فصاعداً على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة ، وذلك حماية لها من آثار ذبذبات وتخفيضات الدولار المستمرة . والمتوقع بعد هذا أن يبلغ دخل القناة من الرسوم الجديدة نحو ٤٥٠ مليون دولار ، مقابل ٢٢٠ مليوناً قبل يونيو . وهذا يبدو رقماً معقولاً ، دون أن يكون مجزياً تماماً أو متناسباً مع الحجم النقدي الهائل لعملية البترول العامة في العالم من حولها ، والتي تجري الآن في حدود مئات بلايين الدولارات . أما فيما بعد ، فلا بد أن يرتفع الدخل ليتناسب مع مستوى اقتصاديات البترول العالمي .

من هنا تبحث القناة الآن عن المعادلة المثالية للرسوم الواجبة ، وهي معادلة صعبة بالغة التعقيد رياضياً تأخذ في الحساب مئات الاعتبارات والمتغيرات والضوابط . غير أن الضابط الأساسي والبوصلة القيادية في رفع الرسوم ستظل ، ويجب دائماً أن تظل ، بحيث تكون أقل وأرخص من تكاليف الناقلات العملاقة بطريق الرأس حتى تستطيع أن تنافسها فتستعيد الأولى وتأسر الثاني . ولقد قدرت دوائر صناعة النقل البحري بالفعل أن فتح القناة سيحقق

على الفور خفضاً في قيمة البترول المستورد من الخليج العربي يصل إلى ١٢ سنتاً في البرميل . كما قلّرت أن سعر نقل الطن من أي سلعة سينخفض من ١٥,٤ دولار بطريق الرأس إلى ٩,٢٢ دولار بطريق السويس . المهم في كل الأحوال أن القناة يجب أن تظل أرخص وأكفأ طريق بحري في العالم كما كانت دائماً .

وسيرتب على هذا كله زيادة النشاط التجاري في معظم موافى ودول العالم المرتبطة بالقناة . وقد بدأت كل دولة بالفعل تحسب مئات الملايين من الدولارات التي ستعود عليها سواء عن طريق انخفاض تكاليف النقل أو عن طريق ارتفاع حركة النقل والتبادل . وبالمثل راجت الصناعة في كل دولة تحسب نسب انخفاض تكلفة الإنتاج المبرّية وكذلك زيادة حجم الإنتاج المتوقعة وبالتالي انخفاض أسعار السلع . أي أن النتيجة الأولى والأساسية لفتح القناة عالمياً هي انتشار الرخاء العام وارتفاع مستويات المعيشة من خلال زيادة الإنتاج واعتدال الأسعار ونفقات المعيشة ... الخ .

ومن الناحية الأخرى فإن الناقلات العملاقة يستصاب عزم من النكسة . والمقدر أن نسبة البطالة ، التي تصل بينها الآن إلى ١٤٪ ، سترتفع مباشرة بعد عودة القناة إلى نحو ٢٤٪ أي ربع أسطول الناقلات العملاقة العالمي . وبأكبر من هذه النسبة ستخفض بلا شك معدلات بناء الناقلات العملاقة الجديدة . وهذا وإن لم يكن

في صالح صناعة بناء السفن وترساناتها ، فانه في صالح الإقتصاد والصناعة العالمية عموماً ، إذ أنه سيوفر رؤوس أموال ضخمة تتحول لتوضع في مشاريع إنتاج أكثر قيمة وضرورة وأرباحاً :

وثمة بعد هذا نقطة بالغة الأهمية في تحديد التكلفة النسبية لكل من الطريقتين قد يثبت في المستقبل أنها هي الحكم الفصيل في الصراع بل وأنها بالتحديد مقتل طريق الرأس . فابتداءً ينبغي أن نعلم حقيقة مفتاحية أساسية وهي أن ثمن الوقود في رحلة الناقلات يمثل وحده نحو نصف سعر نقل الطن الواحد . وإلى ما قبل حرب أكتوبر لم يكن هذا على أهميته Lieen الكثير جداً بالضرورة في معادلة الصراع. أما بعدها وبعد أن ارتفعت أسعار البترول في العالم بفضلها إلى أربعة أو خمسة أمثال ما كانت عليه فقد أصبحت هذه الحقيقة أخطر سلاح لصالح القناة وضد الرأس . إذ أصبح ثمن الوقود الآن يمثل البند الرئيسي في تكلفة نقل الطن في الرحلة ، نحو أربعة أخماسها على الأقل . أي أن الوقود أصبح الآن بلا جدال العامل الأساسي المسيطر والحاكم في تحديد تكلفة النقل ، وهو وحده الذي يقرر أفضلية ، وبالتالي مصير ، أي طريق بديل .

ولما كان طول طريق السويس نحو نصف طريق الرأس في رحلة الخليج العربي — أوروبا الغربية بالذات ، فان هذا مع تساوى حمولة الناقله يعني خفض استهلاك الوقود إلى النصف ، وبالتالي

خفض التكلفة الكلية لنقل الطن بنحو الخمسين على الأقل إلى نحو النصف ربما . وهذا الفارق جدير بأن يزداد كلما ارتفعت أسعار البترول في العالم ، وهو الاتجاه الذي لا مفر منه باطراد في المستقبل . باختصار ، تكاليف نقل الطن عن طريق السويس يمكن أن تصبح نحو نصف تكاليفه حول الرأس .

وذلك لحسن الحظ هو الحد المجهول في المعادلة الجديدة وآخر المتغيرات في الموقف ، وتلك هي المفاجأة التي لم تدخل في حساب المندرين والشامتين والتي ستقلب كل حساباتهم وتنبؤاتهم القائمة رأساً على عقب . فلقد كان المتغير الأساسي في تقدير موقف القناة عند هؤلاء وغيرهم هو ثورة الناقلات العملاقة ، ولكن الأمر عاد بسرعة لسوء حظهم لينقلب من جديد ، فأصبح هناك متغير أحدث وأقوى وأخطر هو ثورة أسعار البترول . إن ثورة ارتفاع أسعار البترول هي الرد الحاسم على ثورة ارتفاع أحجام الناقلات العملاقة ، وستنسخ آثارها بالنسبة للقناة حتماً .

ومعنى هذا الانقلاب الجديد على الفور أن تكلفة النقل تعود مرة أخرى لتصبح وظيفة للمسافة . وأن المسافة تعود لتصبح العامل الحاسم في المنافسة ، وأن القناة تعود لتصبح سيدة الموقف بينما يتردد الرأس إلى مكانه في الذيل . وهذا كله يعني بدوره أنه إذا كانت حرب يونيو ، حرب الهزيمة ، هي التي ضربت قناة السويس (م - ٧ قناة السويس)

وخلقت طريق الرأس ، فان حرب أكتوبر ، حرب النصر ،
بما رفعت من أسعار البترول قد جاءت على العكس ولكن بمنطق
سليم جداً لتقضى على طريق الرأس وتعيد القناة إلى مكانها السابقة
والموقف كله إلى نصابه . فحرب يونيو حين أغلقت القناة وفتحت
الرأس لم تخلق إلا وضعاً شاذاً غير طبيعي ولم تكن سوى خطأ انقلابي
كفأ الموقف على وجهه ثم تركه واقفاً على رأسه ، أما حرب أكتوبر
حين جاءت لتنفضها ملاحياً كما نقضتها عسكرياً فانما جاءت لتصحيح
الموقف وتعيده واقفاً على قدميه . لقد تمت أخيراً تصفية خطأ عابر
وتسوية حساب تأجل بعض الوقت وهزيمة هزيمة عارضة ، وذلك
بسلاح الحرب نفسه . نتيجة منطقية ...

وعلى هذا فاذا ما أحسنت مصر استخدام سلاح الرسوم وإدارة
لعبة « شد الحبل » التنافسية ، يمكن للقناة أن تأسر الجزء الأكبر
من حركة طريق الرأس وتعيد هذا إلى مكانه الطبيعي في استراتيجية
النقل العالمية حيث ينتمى وكما يجب - ذنباً « تحت وأسفل » down under
كما يذهب التعبير الإنجليزي الدارج . فكلما تقدم مشروع التوسيع
كلما عادت إليها شرائح الناقلات ذات حمولات أكبر فأكثر ،
حتى لا يتبقى للرأس في النهاية إلا تلك القلة التي تزيد على ربع المليون.

بمعنى آخر ، سيفرض نفسه ، أو بالأحرى ستفرض القناة ،
تقسيم عمل جغرافي جديد في الصراع بين القناة والرأس يشبه إلى حد

معين تقسيم العمل في جغرافية النقل بين القطار والسيارة ، وهو تقسيم لصالح الأخيرة في المدى البعيد . فالرأس ، كالقطار ، للمسافات الطويلة والوحدات الأكثر ضخامة والرحلات البطيئة ، والقناة ، كالسيارة ، للمسافات الأقل طولاً ووحدات الحجم الأقل ضخامة نسبياً والرحلات السريعة والعاجلة .

ومعنى هذا أن القناة تستطيع أن تعتمد بثقة تامة على تيارات أربعة مضمونة تماماً . أولاً ، غداة الفتح مباشرة ، ستعود فوراً وبلا أدنى منافسة كل سفن التجارة غير البترولية ، بضائع جافة وركاب ، وهي التي أضربت من إغلاق القناة وعانت من طريق الرأس أكثر ما عانت والتي تتلطف على العودة إلى القناة والتي كانت تمثل نحو ٣٠٪ من جملة حمولتها قبل الإغلاق ، زاد الآن حجمها المطلق بالتأكيد . وسيكون للبضائع الجافة بالذات دور هام في مراحل ما قبل توسيع القناة بصفة خاصة .

ثانياً ، وغداة الفتح مباشرة كذلك ، يمكن لجميع ناقلات مشتقات البترول ، تمييزاً لها عن ناقلات الخام ، أن تمر في القناة . ذلك أن المشتقات إنما تنقل أساساً في ناقلات صغيرة ومتوسطة الحجم ، بعكس الخام نفسه . ومع اطراد الاتجاهات الوطنية إلى تصنيع المزيد من البترول والبتروكيماويات ، ستزايد حركة نقل المشتقات التي تحتاج إلى القناة .

ثالثاً ، مع اطراد التوسع حتى استكماله ، ستعود بالتدريج معظم الناقلات حتى بحمولة ربع المليون ، وهذه هي العمود الفقري ما تزال في أسطول الناقلات العالمي ، هذا فضلاً بالطبع عن الناقلات الصغيرة والمتوسطة بحمولة ٧٠ ألف طن ، فهي ستتحول إلى القناة فوراً .

رابعاً ، في الوقت وبالتدريج نفسها ، يمكن أن يعود كثير من الناقلات بحمولة ربع المليون ، وذلك في حالة الحمولة غير الكاملة ورحلة العودة فارغة (بالصابورة) .

فإذا أضفنا هذا إلى ذلك ، فإن المحصلة بضع مئات من ملايين الأطنان من الحركة ، تتعدى لا شك الرقم القياسي الذي سجلته القناة قبل الإغلاق. وتناسب بالتأكيد مع مستويات الإنتاج والتجول العالمية الجديدة . وإذا كانت بعض الشركات الملاحية في الغرب تقدر أن القناة ستمر بها في السنة الأولى كمية تراوح بين ١٢٢ ، ١٦٩ مليون طن ، أو ما يعادل ٣,٧٪ إلى ٥,١٪ من حجم التجارة البحرية في العالم ، فإن هذا يبدو لنا تقديراً قاصراً على أقل تقدير . هذا بينما تقدر هيئة قناة السويس حجم الحركة المتوقع في السنة الأولى بعد إعادة فتحها بنحو ٢٦٠ - ٢٠٠ مليون طن ناقلات محملة ، ونحو ٢٠٠ - ٢٤٠ مليون طن ناقلات فارغة ، ثم نحو ١١٢ مليون طن بضائع جافة . (قارن هذا بأخر معدلات ما قبل الإغلاق حيث

بلغ مجموع الحركة في ١٩٦٦ نحو ٢٤٢ مليون طن ، منها ١٧٦ مليوناً من البترول ، ٦٦ مليوناً بضائع أخرى .)

وتقدر الأبحاث الدقيقة أن صافرات بترول الشرق الأوسط إلى أوروبا في ١٩٧٥ لن تقل عن ٥٠٠ مليون طن ، ترتفع إلى ٦٦٦ (أو ٦٧٥) مليوناً في ١٩٨٠ ، ثم إلى ٨٨٧ مليوناً في ١٩٨٥ . فإذا تذكرنا أن طاقة نقل الأنابيب في المنطقة في ١٩٧٥ ستصل في أقصاها إلى ٢٨٠ مليون طن ، فإن هذا يعني أنها لن تتجاوز في البداية ٥٦٪ من حاجات أوروبا ، تنخفض إلى ٣٢٪ فقط في ١٩٨٥ . وهذا يترك للناقلات ٢٢٠ مليون طن في ١٩٧٥ ، ٣٨٦ مليوناً في ١٩٨٠ ، ٦٠٧ ملايين في ١٩٨٥ .

وإذا كان رأس الرجاء هو الذي يحتكر هذه الحركة حالياً ، فإن القناة بعد فتحها تستطيع بلا شك أن تأمر الجزء الأكبر من هذه الكميات . وإذا كان هذا يقصر كثيراً دون طاقة القناة التصريفية التي ستكون في حدود ١٠٠٠ مليون طن بعد التوسيع ، بمعنى أن القناة ستظل طويلاً بعيدة عن نقطة التشبع ، فإن الإجماع تام على أن تزايد إنتاج واستهلاك البترول في العالم سوف يجعلنا بحاجة دائماً ليس فقط إلى القناة ولكن أيضاً إلى الأنابيب وكذلك كل وسائل النقل الممكنة .

هكذا ، وعلى العكس من آراء المشككين الذين يقولون إن

القناة لن تعود منجم الذهب الذى تأمله مصر ، يمكن للقناة أن تتطلع بثقة إلى حصيلة ضخمة تتجاوز كثيراً أعلى ما سجلته فى السابق وتصل إلى عدة مئات من ملايين الدولارات عملة صعبة خالصة . وتتوقع وزارة المالية المصرية بالفعل أن يبلغ دخل القناة فى الستة أشهر الأولى لها حوالى ١٠٠ مليون جنيه . ومن الناحية الأخرى ، فكما أعلنت الهيئة بلغ إيراد القناة الفعلى فى العشرين يوماً الأولى من إعادة تشغيلها ٤ ملايين دولار . ولئن بدا هذا رقماً متواضعاً ، فذلك لا يعد بحال مقياساً دائماً للمستقبل . أولاً لأن عملية تحويل مسارات السفن إلى الطريق الجديد لم تكتمل بعد ، وثانياً لأن هذا يعكس تشغيل القناة نهائياً فقط وليس نهائياً وليلاً كما سيبدأ وشيكاً ، وثالثاً لأن تجديد العقود مع شركات الملاحة سيبدأ فى أكتوبر حيث تنتظر لذلك دفعة كبيرة للحركة فى القناة ، ورابعاً وأخيراً لأن توسيع الغاطس مازال يتقدم تدريجياً . من هنا جميعاً ينتظر القناة دخل متنام ثم متصاعد ثم طافر بلاريب .

إن السلعة « الحاضرة » ، أى الموجودة بالفعل فى السوق ، تخلق دائماً سوقها وعملاءها . تلك أولية فى الاقتصاد . ومجرد وجود القناة سيفرض نفسه ، على المنافسين وعلى الجميع ، لتستعيد وشيكاً مكانتها كحجر الزاوية ومركز الثقل فى التجارة العالمية والنقل البحرى . بل لقد رأينا كيف أن مجرد إعلان فتح القناة قد ألقى بصناعة

الناقلات الضخمة برمتها في دوامة من الاضطراب والفوضى سيكون لها بالقطع ما بعدها ، كما بدأت مقاساتها تعود لتتلاءم مع مقاسات القناة ...

نمط جديد من التوازن

غير أننا من الناحية الأخرى لا ينبغي أن نغفل عن حقيقة جديدة لها حسابها . فليس السؤال هو هل تعود القناة إلى سابق دورها ، وإنما القضية أن تعود إلى سابق مكانتها وأولويتها المطلقة . فإلى جانب تكاثر الأنابيب في الشمال ، من الواضح أن طريق الرأس سيظل يحتفظ إلى وقت طويل لا نعرف مداه بنسبة معينة لا نعرف حجمها هي الأخرى ، ويبدو أن علينا أن نفترض أنها ستبقى دائماً وأن على القناة أن تتعايش معها . وعلى هذا فستألف شبكة النقل والملاحة البرولية بين الشرق والغرب من حزمة ثلاثية : الأنابيب في الشمال ، القناة في الوسط ، والرأس في الجنوب .

ولئن كان حتماً أن تظل القناة بين هذه المحاور الثلاثة هي واسطة العقد والخاصرة والمفتاح ، فيبقى أن القناة أصبحت بذلك طريقاً « تنافسياً » بعد أن كانت طريقاً « احتكاريّاً » . فبعد أن كانت القناة حتى الخمسينات الباكورة هي الطريق « الأوحده » ، ظهرت الأنابيب في المشرق فصارت القناة الطريق « الأولى » ، والآن يأتي طريق الرأس لتصبح المشكلة أمام القناة هي كيف تظل كذلك .

معنى هذا ، بلغة الإيكولوجيا ، أن القناة بعد أن كانت « العامل المطلق » أصبحت « العامل المسيطر » فقط . وهذا حقاً لا ولن يفقدها عنصر السيادة في الموقف كله ، إلا أنه أفقدها عنصر التفرد . إنها سوف تعمل بكامل طاقتها وستظل دائماً أسبق من منافسيها ، ولكنها ستصبح فرعاً فقط من شجرة لا جذعها الوحيد ، الطريق المحورى في شبكة ولكن ليس المحور الوحيد للطريق ...

ولا شك أن هذا الوضع المركب يلقي أعباء تنافسية جديدة على القناة . ولعل أول هذه الأعباء ، وهو أيضاً دليل على أن الموقف أصبح تنافسياً بجلاء ، أن رفعك لرسوم القناة اليوم بعد عودتها لا يمكن أن يكون جراً تاماً أو متناسباً مع تكاليف إعدادها فقط ، ودعك من أن يتناسب مع ارتفاع أسعار البترول الصاروخى ، دون اعتبار لعامل المنافسة الحادة الرهيفة مع تكاليف طريق الرأس بالذات . وهذا بالضبط هو جوهر المتغيرات الجديدة في الموقف ، كما أنه يشكل بالدقة حجم الخطر الحقيقى الجديد للناقلات العملاقة وطريق الرأس ، وهو أخيراً وعلى وجه التحديد طبيعة التحدى الذى يواجه القناة .

ولكن أين هذا من حملة التشكيك في مستقبل القناة بكل ظلالها القاتمة ونبوءاتها السوداء ؛ من المحقق أن هناك متغيرات وأن هناك بعض الخطور النسبية ، ولكن من المؤكد أكثر أن هذا الخطر

قيد بولغ في تصويره وخصم إلى حد خرج به تماماً عن حدوده الحقيقية وعن حجمه الطبيعي . وإذا كان مصدر هذه الحملة معروفاً ، فإن علينا دون قلق أو انزعاج ولكن أيضاً دون استنامة أو استهانة أن ندرك أنها جزء طبيعي جداً ومتوقع من الحرب الدعائية والنفسية الضارية التي يشنها علينا العدو . الشائعات والتخوفات والحملات على القناة إنما جزء من صراع السوق كما هي من صراع القوة في هذا العالم ، وليس ينبغي لها أن تدهشنا ولا أن تخيفنا .

ومن الناحية الأخرى فإن علي مصر أن تدرك أن القناة قناتها ، وأن قناتها حياتها ، وعليها كما تدافع عنها عسكرياً أن تدافع عنها اقتصادياً ، وبكل قوة ودون التفات إلى حملة أكاذيب العدو ، ولكن أيضاً دون تجاهل للخطر بحجمه الطبيعي . وإذا كان الاستعمار قديماً قد استمات من أجل الاحتفاظ بالقناة وبأهميتها ، فإن مصر صاحبة ومالكة أمرها وأمر نفسها أولى وأجدر . وأحد في النهاية لن يهتم بها أو بمصيرها ما لم تهتم هي . إنها معركة مصير وصراع بقاء . وككل صراع ، فإن أكبر أسلحتك فيه ليس السلاح نفسه فحسب ، وهو هنا ماضٍ كأمضى ما يكون سلاح ، وإنما هو أولاً وقبل كل شيء يدك أنت التي تمسك بهذا السلاح وإرادتك التي تحركها وتحركه .

وهذا أيضاً ما يؤدي بنا إلى قضية ختامية ولكنها بالغة الأهمية ،

ربما غفلنا عنها طويلا ولكن ها هي ذى الأزمة تطرحها علينا بل تفرضها فرضاً . إننا نستغل القناة ، نحن نخشى ، استغلالا سلبياً أكثر منه إيجابياً ، نستغلها كما يستغل العرب مثلاً بترولهم كوقود لا كبتروكياويات . فنحن نهىء القناة ثم نقدمها لمن يستخدمها ، ويقتصر دورنا - عدا الإرشاد والمرشدين - على وظيفة الجاني ، جاني الرسوم أو المكوس أو التعريفة ، سمها كما تشاء . دورنا فى القناة ، يعنى ، دور الدليل والقوميسار أو السائق والمحصل . ولكن هذا الدور لم يعد يكفى على الإطلاق . ولا بد لنا أن ننظر إلى القناة كصناعة لا كمجرد خامة أولية ، كقناة ديناميكية حية متحركة لا كمجرد طريق استاتيكي ساكن ، كفاعل لا كمجرد مفعول به . علينا أن ننظر إلى القناة لا كترعة لسفينة عابرة ولكن كعبارة فى شكل ترعة ، لا كشريان لناقلات البترول ولكن هى نفسها كناقلة للبترول ، لا كوعاء سالب للنقل ولكن كأداة موجبة له .

وبتفسير أوضح ، يجب على مصر نفسها منذ الآن أن تمتلك أسطولا كفنأً وقوياً من السفن العادية والناقلات وبخاصة الناقلات المتوسطة والصغيرة ، لتستعمله هى بنفسها وعلى قناتها فى نقل البترول والبضائع بين الشرق والغرب ، ليس فقط تأميناً للقناة بالناقلات (ومنها) ، ولكن أيضاً تسخيراً للناقلات لمصلحة القناة . وذلك لا شك استثمار مزدوج لمكانة القناة ومستقبلها .

غيره معقول على لا اطلاق ألا يكون لمصر ، صاحبة القناة ، أسطول ناقلات ونقل تدعم به قناتها وتوظفه في خدمتها ، بينما أن لكثير من الدول البحرية وغير البحرية ، المتقدمة والمتخلفة ، بل حتى للأفراد والشركات كملوك الناقلات اليونانية ، أساطيل كبرى تعيش على القناة وبالقناة . وإذا كانت حتى دول البترول العربية ، بما فيها الصغيرة منها ، قد بدأت تتجه إلى هذا الاستثمار الذكى ، فان مصر لا يجوز أن تظل مجرد ممر ، بل وجب الآن أن تتحول إلى دولة ناقلات كما هي دولة القناة .

والمشروع الذى نتصور ليس أسطولا رمزياً أو ثانوياً ، بل بحمولة بضعة أو عدة ملايين من الأطنان ، يمكن أن تتكون بالتدريج ولكن بسرعة على برنامج زمنى طويل المدى . ومن الممكن للمشروع ، الذى يجدر إشراك الدول العربية البترولية فى تمويله ، أن يستغل ظروف تطورات الفائض فى الناقلات المتوسطة والصغيرة وقلة الطلب عليها وإحيائها من خطر الانقراض وتشغيلها لمصلحة القناة (بدأ كل رجال الناقلات الأفراد بشراء فائض الناقلات شبه الخردة فتحولوا فى بضع سنين إلى حيتان وبلونيرات ...) .

إن هذا ليس فقط هو التطور الطبيعى للأشياء ، ولكنه أيضاً فى صميم قوانين الصراع الثقلى ولعبة شد الحبل حول القناة . وليس معنى هذا بالمناسبة أننا بذلك نتحول إلى تاجر لم يجد عميلاً فباع

لنفسه ، وإنما صميم الموقف أن تاجرأ قد استبعد دور الوسيط والجملة
وتبناه لنفسه فأصبح تاجر جملة وتجزئة معاً ، أى ضاعف دوره
ودخله كما أمن وظيفته ومكانته ، بل وبمعدل الربح المركب في
الحالين ...

عود على بدء

كلا إذن ؛ - نحن نختم - ليست القناة في خطر كما أرجف
أعداؤها ، وليست الناقلات العملاقة خطراً داهماً عليها ، ولا نداءً
ولا هديلاً ولا حتى بالضرورة منافساً ، لا ولا هي سلاح التكنولوجيا
الحديثة الصاروخي أو صواريخ ملاحية القرن العشرين التي تؤذن
أو تهدد بأن تجعل من القناة أداة تقليدية و « موضة » قديمة تنتمي
إلى القرن التاسع عشر وحضارته . الناقلات العملاقة ، كما نرى
بوضوح ، لم تخرج عن وصاية القناة أو تضعها تحت رحمها ،
بل على العكس هي التي تضع نفسها في خدمة القناة . إذ من الممكن
للقناة ببساطة أن تطوعها لأغراضها ، وتطوعها بأن تتكيف معها ،
وتتكيف معها بأن تتوسع ببساطة لها . المصل المضاد لوباء الناقلات
العملاقة ، إن عدت وياً ، هو التوسيع ثم المزيد من التوسيع .
عندئذ تتحول القناة إلى مغنطيس غلاب تتجاذب إليه الناقلات
العملاقة كما تجاذب برادة الحديد على قضيب ممغنط . فالناقلات

العملاقة إذن إنما هي أداة جديدة ، باللغة العصرية والمرونة ، توضع بين يدي القناة لتجدد شبابها وتضاعف حاكميتها ، ذخيرة حديثة طازجة ومؤثرة توضع في سلاح القناة الاستراتيجي لتصبح قناة القرن العشرين والقرن الحادي والعشرين وكل قرن . ولا محل إذن للخوف على القناة من دورة أسر نقل على نمط العصور الوسطى ، ولا خوف من طريق الرأس لأنها من معطيات الجغرافيا وثوابت الأرض التي لا يمكن أن يستغنى العلم عنها . لا ، وليس صحيحاً أن القناة قد خفت موازينها في حساب التجارة الدولية . إنها قلب العالم الذي لا يمكن استبداله بقلب صناعي . وهي إذ تعود ، فإنها لا تعود نهراً قليل الروافد كثير المصاب كما كان يزعم أعداؤها ، وإنما هي تعود لتصبح لا محالة صرة الملاحة العالمية وأعظم موصل جيد للبتروول في العالم .

أما ما كنا نراه بالفعل من العكس ، فلم يكن وضعاً عارضاً مؤقتاً وشاذاً فحسب ، ولكنه كذلك يكشف عن حقيقة الموقف كاملة وعن الفاعل والمجرم المسئول عن كل ما شابه من تشويه وتحريف وخطأ في الرؤية . إنه العدو الإسرائيلي مرة أخرى ! فلولا اعتداءاته منذ يونيو لما كفت القناة عن أن تتوسع بخطوة بخطوة مع تضخم الناقلات ، ولا اجتوتها أولاً بأول ، ولما قام أي تعارض مبدئي بين الإثنين ، ولما تجاوزت الناقلات الحجم الأمثل المعقول

إلى حد الإفراط ، ولما ظهر كذلك أى داع لطريق الرأس كلية .
لولا إسرائيل ، يعنى ، لما عدت الناقلات العملاقة خطراً
على القناة إطلاقاً ، ولا كان هناك مبرر لإثارة القضية أصلاً ،
ولكانت الناقلات الضخمة هذه عوناً للقناة لا عوناً عليها . وبعبارة
أخرى ، الخطر الذى نسب أو ينسب عادة إلى الناقلات الجبارة
إنما هو ، فى معظمه على الأقل ، مستمد مباشرة وغير مباشرة من
الوجود والعدوان الإسرائيلى . كذلك فلولا إسرائيل لما قدر لطريق
الرأس أن يحتل مكانة ذات بال ، ولما خرج عن حجمه الطبيعى
كذنب على نهاية الدنيا وآخر الأرض .

وهذا فى حد ذاته مؤشر دال وكاشف عن تلك العلاقة الحميمة
بل المحمومة بين العدو الإسرائيلى على تخوم إفريقيا الشمالية وبين
جنوب إفريقيا فى أقصى جنوب القارة ، ليس فقط على مستوى
الاستعمار الاستيطانى والاعتصاب الإحلالى ، ولا على مستوى
العنصرية العرقية ، الصهيونية هنا والأبارتيد هناك ، وإنما كذلك
على مستوى الموقع الجغرافى والمصلحة الاستراتيجية المشتركة ضد
القناة وضد مصر . إن إسرائيل هى جنوب إفريقيا العرب بمثل
ما أن جنوب إفريقيا هى إسرائيل إفريقيا السوداء ...

ونصل من هذا كله إلى أن الخطر الحقيقى على القناة ليس
الناقلات العملاقة وطريق الرأس ، ليس التكنولوجيا الحديثة وفنون

الهندسة البحرية العصرية ، ولكنه وحده الخطر الاستراتيجى العسكرى
الإسرائيلى . وهكذا نعود مرة أخرى لنجد مصدر كل خطر وشر
على مصر والمنطقة يكمن فى بؤرة العدوان الإسرائيلى ، رأس الأفعى
تلك . إن العدو الإسرائيلى هو العدو الحقيقى للقناة مرتين : مرة
على المستوى السياسى والعسكرى المباشر ، ومرة على المستوى
الاقتصادى والتجارى غير المباشر ، وكلا المستويين لا انفصال له
عن الآخر ، كما أن المجابهة الحقيقية والعلاج الوحيد لا تتحقق إلا على
المستويين كليهما معاً . فأنت لن تستطيع أن تضرب طريق الرأس
إلا فى إسرائيل . ولكى تصفى خطر الناقلات المحرف أو المنحرف ،
عليك أن تحارب الخطر الإسرائيلى فى عقر داره . وباختصار شديد :
إضرب الرأس ، تشل الذنب . وأعظم وأجدى استثمار اقتصادى
مربح يمكن لمصر أن تضعه فى القناة من الناحية المادية البحتة إنما هو
الاستثمار العسكرى المتمثل فى كبح الخطر الإسرائيلى القائم والكامن ،
الفرع والأصل ، مهما كان الثمن وأياً كان الإنفاق . إنه أربح
على المدى الطويل ، ولازم على مستوى الاقتصاد والرخاء مثلما
هو لازم على مستوى السياسة والتحرير ...

كتب

للأستاذ الدكتور جمال، حمدان

- دراسات في العالم العربي
- أنماط من البيئات
- جغرافية المدن
- المدينة العربية
- القاهرة « مقدمة »
- بتروول العرب
- الاستعمار والتحرير في العالم العربي
- اليهود أنثروبولوجيا
- شخصية مصر
- استراتيجية الاستعمار والتحرير
- العالم الإسلامي المعاصر
- بين أوروبا وآسيا
- إفريقيا الجديدة
- الجمهورية العربية الليبية
- ٦ أكتوبر في الاستراتيجية العالمية
- قناة السويس

Studies in Egyptian Urbanism —

رقم الإيداع ٣٩٦٧ / ١٩٧٥

الناشر
عالم الكتب
٢٨ عبد الغالق شروت القاهرة